SKRZYDLATA POLSKA

NR 39 (846) ● 24.IX. 1967 ● ROK XXIII, XXXVII ● CENA 2 ZŁ

POMNIK LOTNIKA W WARSZAWIE

FOTO: B. KOSZEWSKI

POMNIK LOTNIKA PRZYWRÓCONY STOLICY

Foto: B. Koszewski

Z udziałem członków kierownictwa najwyższych władz partyjnych i państwowych: **Mariana Spychalskiego, Ryszarda Strzeleckiego, Władysława Wichy,** gospodarzy stolicy i województwa — **Stanisława Kociołka, Henryka Szafrańskiego, Janusza Zarzyckiego, Józefa Pińkowskiego,** generalicji lotników cywilnych i wojskowych, przedstawicieli wielu pokoleń polskich lotników, młodzieży i tysięcy warszawiaków odbyło się w Warszawie, 9 września br. po południu uroczyste odsłonięcie Pomnika Lotnika na rondzie przy zbiegu Al. Żwirki i Wigury i ul. Wawelskiej.

Uroczystość otworzył I sekretarz Komitetu Warszawskiego PZPR **Stanisław Kociołek.** Następnie, przy dźwiękach fanfar, aktu odsłonięcia pomnika dokonał Minister Obrony Narodowej, Marszałek Polski **Marian Spychalski** w obecności **St. Kociołka, J. Zarzyckiego** i **A. Borodzika,** którzy złożyli u stóp cokołu pierwsze wiązanki kwiatów. Z kolei przed pomnikiem odbyła się promocja absolwentów Technicznej Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych im. Walerego Wróblewskiego i Oficerskiej Szkoły Radiotechnicznej im. Sylwestra Bartosika. Po promocji okolicznościowe przemówienie wygłosił Marszałek Polski **Marian Spychalski** (z treścią przemówienia zapoznajemy czytelników obok). W imieniu nowo promowanych oficerów zabrał głos prymus TOSWL ppor. **Edward Targiński.**

Pod nowym Pomnikiem Lotnika wieńce i wiązanki kwiatów złożyli przedstawiciele społeczeństwa stolicy i Wojska Polskiego, m. in. delegacje Stołecznego Komitetu Frontu Jedności Narodu, Oficerskiej Szkoły Lotniczej, Klubu Seniorów Lotnictwa.

Uroczystość zakończyła defilada lotnicza, powietrzna i naziemna. Nad pomnikiem przeleciały kolejno w paradnym szyku: trzy CSS-13 (prowadzący **Zdzisław Dudzik**), trzy samoloty „Gawron" (prowadzący **Stanisław Szustakiewicz**), holujące szybowce „Mucha-100", „Wilga" (mjr pil. **Tadeusz Majewski**) holująca trzy „Foki" (jedną z nich pilotowała **Pelagia Majewska**), trzy samoloty Zlin-26 (prowadzący kpt pil. **Waldemar Kwiatkowski**), cztery samoloty Jak -18 (prowadzący **Jerzy Adamek**), trzy śmigłowce Mi-2 (prowadzący kpt. pil. **Józef Pęcko**), pięć „Biesów" (prowadzący mjr pil. **Wojciech Kępa**), trzy odrzutowe Il-28 (prowadzący mjr pil. **Jerzy Kozłowski**, nawigator kpt. **Marian Grodek**, strzelec pokładowy chor. **Henryk Kretowicz**), cztery samoloty odrzutowe „Iskra" (prowadzący mjr pil. **Zygmunt Chmieliński**), cztery odrzutowe Lim-5 (prowadzący mjr pil. **Lech Ulatowski**) cztery samoloty naddźwiękowe Mig-21 (prowadzący kpt. pil. **Roman Uściński**) i cztery Su-7 (prowadzący mjr pil. **Teodor Olszewski**).

W defiladzie naziemnej przed pomnikiem i trybuną honorową przemaszerowały: poczty sztandarowe jednostek bojowych lotnictwa m. in. 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa" i jednostki kontynuującej tradycje 2 pułku bombowców nocnych „Kraków", pododdziały nowo promowanych oficerów, kompanie honorowe: OSL, Dywizji Zmechanizowanej im. Tadeusza Kościuszki i Podoficerskiej Szkoły Zawodowej im. Rodziny Nalazków z Elbląga oraz pododdział 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej.

Po zakończeniu uroczystości tłumy warszawiaków oglądały do późnej nocy przywrócony stolicy Pomnik Lotnika.

(jrk)

LOTNICY NASI ZAWSZE BĘDĄ PANAMI NASZEGO NIEBA

Przemówienie Marszałka Polski Mariana Spychalskiego

Warszawie — miastu największych zniszczeń i największego bohaterstwa, gdzie każdy mieszkaniec był walczącym żołnierzem, a każdy dom czy pomnik — szańcem, przywracamy zniszczony przez barbarzyńcę hitlerowskiego Pomnik Lotnika, dzieło artysty-rzeźbiarza E. Wittiga. Przywracamy ten pomnik lotnikom polskim, którzy dobrze zasłużyli sobie na dowód uznania dla ich bohaterstwa i osiągnięć — oświadczył na wstępie Marszałek Spychalski.

Mówca stwierdził, że artysta nadał pomnikowi kształt godny lotników — ludzi zawsze najbardziej nowoczesnej techniki, nieugiętych żołnierzy, którzy wznosili się i gotowi są wznieść się do szczytów bohaterstwa i odwagi w walce o wolność. Stworzył artysta dzieło godne tych lotników przyszłości, którzy — gdy wraz ze starym ustrojem usunięci zostaną ci, co hańbią imię lotnika i zniknie konieczność zbrojnej straży na niebie — wszystkie swe siły będą mogli poświęcić zdobywaniu przestworzy dla lepszego życia ludzi.

Nawiązując do dokonywanej rok rocznie we wrześniu promocji nowych oficerów Ludowego Wojska Polskiego, mówca wskazał, że akt promocji wiążemy z pamięcią o najeździe hitlerowskim, by raz jeszcze podkreślić, że nigdy więcej do klęski Rzeczypospolitej dopuścić nie wolno i nigdy do tego nie dopuścimy.

M. Spychalski oświadczył dalej, że Polska gorąco przyjmuje gen. de Gaulle'a, prezydenta tak bliskiej nam Francji. Jego wizyta służy sprawie odprężenia. Służy tej sprawie stwierdzenie przezeń faktu niezmienności i nienaruszalności granic Polski — jako jednego z podstawowych warunków pokoju w Europie. My ze swej strony prowadzimy cały czas politykę rzetelnego odprężenia i stoimy na stanowisku, że podważanie stanu istniejącego w Europie jest sprzeczne z polityką odprężenia, dlatego podejmowaliśmy i podejmujemy inicjatywy pokojowe, aby zapobiec polityce rewizjonizmu, aby zapewnić bezpieczeństwo narodów Europy.

Prowadząc naszą pokojową politykę — podkreślił M. Spychalski — dbamy jednocześnie o to, by zapewnić jak najwyższy poziom obronności kraju. Masy pracujące, zjednoczone we Froncie Jedności Narodu pod przewodnictwem swej partii i władzy ludowej, uczyniły Polskę silnym, rozwiniętym państwem i uczyniły wszystko, aby wyposażyć obrońców ojczyzny w najlepsze, najnowocześniejsze środki walki.

Mówca stwierdził, że Ludowe Wojsko Polskie budzi dziś respekt u militarystów i awanturników wojennych. Tym bardziej budzi respekt, że jest ściśle związane braterskim, nierozerwalnym przymierzem z Armią Radziecką — najpotężniejszą armią świata — z Armią Czechosłowacji, NRD oraz innych bratnich krajów — uczestników Układu Warszawskiego.

Zwracając się następnie do oficerów lotnictwa Marszałek Spychalski podkreślił, że obowiązuje ich najrzetelniejsze pełnienie służby oficerskiej i sumienne wykonywanie codziennych odpowiedzialnych zadań. Obowiązuje ich opanowanie do perfekcji nowoczesnej techniki, aby „stali się niezawodnym ogniwem tej wysokiej gotowości bojowej, dzięki której wraz z lotnikami bratnich armii — obrońcami naszego wspólnego socjalistycznego nieba — zapewniamy, że jest i będzie ono zawsze czyste".

Pamiętajcie — powiedział Marszałek Spychalski — że obowiązkiem i honorem naszego ludowego oficera jest wysokie zaangażowanie ideowe, gorący patriotyzm i oddanie socjalizmowi, najgłębsze powiązanie ze społeczeństwem, służenie sprawie ludzi pracy, ścisłe przestrzeganie nowej moralności i rzetelnych socjalistycznych stosunków międzyludzkich.

Mówca złożył następnie gratulacje nowo promowanym oficerom oraz przekazał serdeczne pozdrowienia wszystkim żołnierzom wojsk lotniczych i wszystkim naszym lotnikom.

W zakończeniu Marszałek Spychalski podkreślił, że nasze siły zbrojne wykonają zawsze jak najlepiej zadania powierzone im przez partię, władzę ludową i naród, że „lotnicy nasi zawsze będą panami naszego nieba".

ROZMAITOŚCI

Na lotnisku Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie odbyły się w dniach 8—10 września br. XXXII mistrzostwa Polski modeli latających z udziałem 90 zawodników. Tytuły mistrzowskie zdobyli: Stefan Jurczeniak (Częstochowa) — w kategorii modeli szybowców, Jerzy Krzemiński (Olsztyn) — w kategorii modeli z napędem mechanicznym i Jerzy Kosiński (Warszawa) — w kategorii modeli z napędem gumowym.

*

W 35 rocznicę śmierci Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury, 11 września br., przedstawiciele Zarządu Głównego APRL i Klubu Seniorów Lotnictwa złożyli wieńce i kwiaty na wspólnym grobie bohaterskich lotników na cmentarzu powązkowskim w Warszawie. Obecny był również syn Żwirki — mgr Henryk Żwirko. W niedzielę, 17 września, odbyły się uroczystości na miejscu tragicznej katastrofy Żwirki i Wigury w Cierlicku Górnym w CSRS. Uczestniczyli w nich przedstawiciele aeroklubów bielsko-bialskiego i ostrawskiego (CSRS), a także Czechosłowackiego Frontu Narodowego oraz Polskiego Związku Kulturalno-Oświatowego działającego w CSRS.

*

Około 180 przedstawicieli światowej prasy, radia i telewizji towarzyszyło prezydentowi Francji gen. de Gaulle'owi w podróży po Polsce. Na trasie z Warszawy do Krakowa, z Katowic do Gdańska i z Gdańska do Warszawy korzystali oni z turbośmigłowych samolotów typu Il-18 i An-24, należących do Polskich Linii Lotniczych LOT.

*

W Krakowie rozpoczęły się 10 września br. samolotowe mistrzostwa Polski. Rozgrywane są one w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych. W pierwszej konkurencji zwyciężyła załoga Aeroklubu Warszawskiego: Dudzik — Pasierski — 800 pkt., przed załogą Aeroklubu Bielsko-Bialskiego — 768,5 pkt. Wyniki i obszerniejsze relacje z mistrzostw podamy w następnych numerach.

*

Z okazji otwarcia krajowej linii lotniczej Wrocław — Szczecin odbyła się we Wrocławiu 11 września br. sesja wyjazdowa Klubu Publicystów Lotniczych SDP poświęcona rozwojowi komunikacji lotniczej na Ziemiach Zachodnich i Północnych. Gospodarzem sesji był kierownik Oddziału PLL LOT we Wrocławiu Leszek Janicki. Obecny był zastępca dyrektora LOT-u mgr Władysław Zagórski, który poinformował dziennikarzy o aktualnych planach i zamierzeniach LOT-u. (y)

★

Ze względu na niepomyślne warunki atmosferyczne podjęto decyzję niezamykania XII Spadochronowych Mistrzostw Polski w Katowicach, lecz ich przerwania i dokończenia w październiku br., w okresie sprzyjających warunków pogodowych. Tak więc po raz pierwszy w historii polskiego sportu spadochronowego mistrzostwa Polski będą rozgrywane w dwóch terminach. Ponowne spotkanie uczestników mistrzostw Polski nastąpi w Katowicach w dniach 7 i 8 października br. względnie 14 i 15 października br. (sobota i niedziela).

Zwycięzcami pierwszej konkurencji (celność z wysokości 1000 m) zostali Anna Malinowska z Krakowa i Edward Kulesza z Katowic. Obszerniej o mistrzostwach napiszemy w następnym tygodniu. (m)

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **W Ankarze** została podpisana w sierpniu br. polsko-turecka umowa o lotnictwie cywilnym. Zawarcie umowy było przewidziane w komunikacie polsko-tureckim po wizycie ministra Spraw Zagranicznych PRL Adama Rapackiego w Turcji w maju br.

★

● **Bawiących** w Polsce żonę i syna ppłka pil. Jana Tałdykina, Aleksandrę Michajłownę Tałdykinową i Eugeniusza Tałdykina, przyjął Główny Inspektor Lotnictwa gen. dyw. pil. Jan Raczkowski. W czasie spotkania, które upłynęło w serdecznej atmosferze, Główny Inspektor Lotnictwa wręczył żonie ppłka Tałdykina pamiątkowy album, zawierający frontowe zdjęcia jej męża.

★

● **W wieku** 50 lat zmarł 5 września br. ppłk pil. Zygmunt Ostrowski, wieloletni oficer i doświadczony pilot lotnictwa wojskowego.

★

● **Muzeum Rolnicze w Szreniawie** koło Poznania wzbogaci się o nowy, atrakcyjny eksponat. Będzie nim dar Politechniki Poznańskiej — samolot rolniczy „Gawron", który stanie na skwerku przed pawilonem muzeum.

★

● **Przedsiębiorstwo** „Wars" zawarło umowy z 12 zagranicznymi towarzystwami lotniczymi, których samoloty lądują w Polsce, o zaopatrywaniu samolotów tych linii w artykuły żywnościowe oraz zastawę stołową. Umowę podpisał m. in. Interflug, Air France, Aeroflot, Sabena, KLM, BEA i SAS.

★

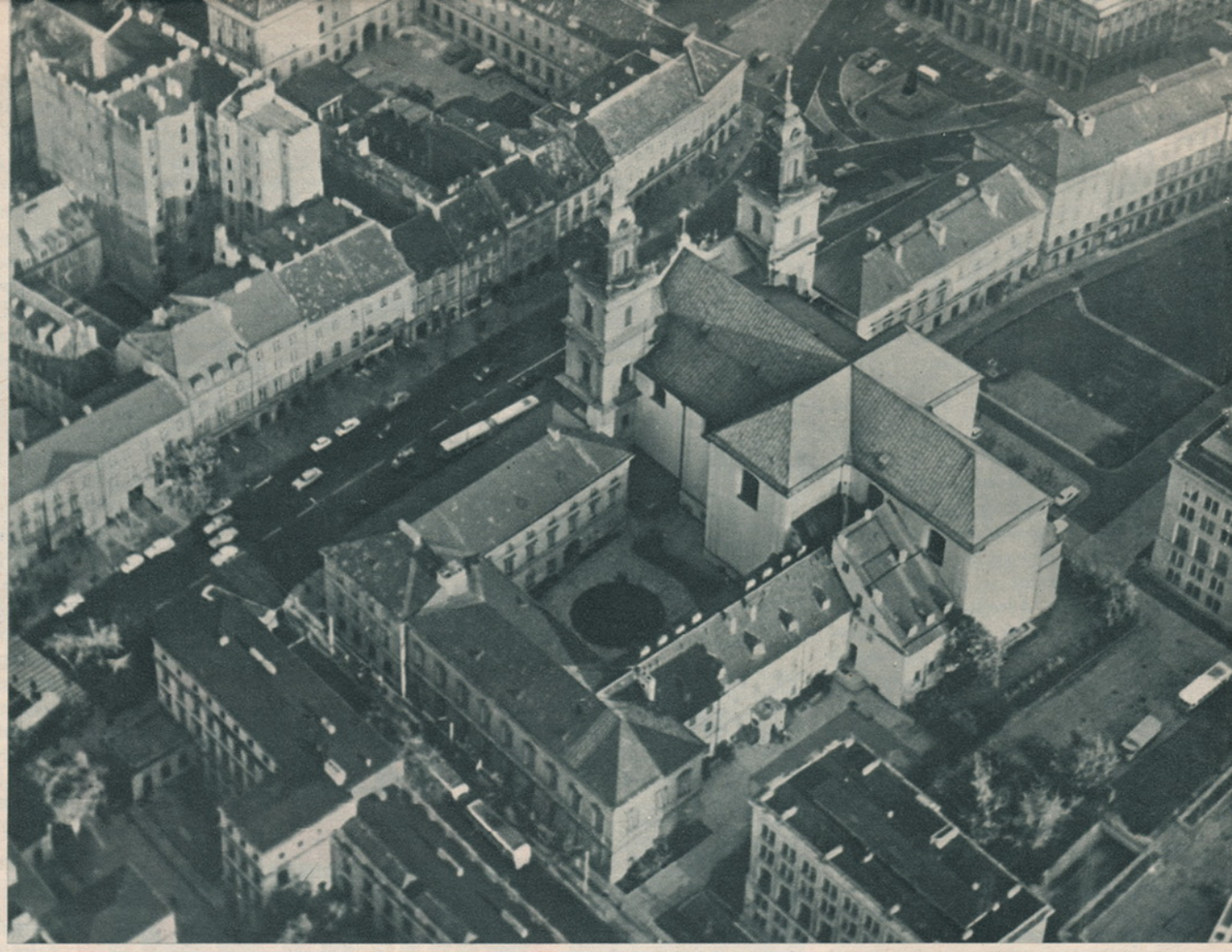
● **Zasłużony** działacz lotnictwa sportowego na Pomorzu, mgr Franciszek Gołata z Aeroklubu Bydgoskiego, obchodzi w tym roku 30-lecie pracy w lotnictwie. Jubilat, aktualnie jest szefem wyszkolenia w AB, wylatał dotychczas 3 500 godzin na samolotach i 1 700 godzin na szybowcach. Posiada Złotą Odznakę Szybowcową z dwoma diamentami. Za zasługi w pracy zawodowej i społecznej został m. in. odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotym i Srebrnym Krzyżem Zasługi; odznakami: Tysiąclecia Państwa Polskiego, Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego i Zasłużonego Obywatela Powiatu Bydgoskiego. Jubilatowi składamy serdeczne gratulacje.

★

● **Publicysta** „Życia Warszawy", Henryk Chądzyński, opublikował na łamach popularnej stołecznej gazety cykl interesujących artykułów („Czy można nie latać"), dotyczących aktualnych i żywotnych problemów polskiej komunikacji lotniczej. Przyznajemy, że bardzo dawno nie czytaliśmy w prasie polskiej tak wnikliwych rozważań o dniu dzisiejszym i jutrze naszego LOT-u.

★

● **Z dniem** 11 września br. PLL LOT wprowadziły w życie nowy, jesienny rozkład lotów na liniach krajowych. Obowiązuje on do 31 października br. Nowością tego rozkładu jest wprowadzenie bezpośredniego połączenia pomiędzy Wrocławiem i Szczecinem (cena biletu 200 zł). Na liniach bocznych, omijających Warszawę, jesienny rozkład wprowadził połączenia z Gdańska do Katowic, Krakowa, Rzeszowa i Wrocławia. Równocześnie zawieszone zostały loty na linii sezonowej Kraków — Poznań — Szczecin, a połączenie Kraków — Szczecin utrzymane zostało tylko do 30 września br.



POLSKA Z LOTU PTAKA

WARSZAWA. Przy zbiegu Krakowskiego Przedmieścia i Nowego Światu mieści się gmach Polskiej Akademii Nauk i pomnik Kopernika (w prawym górnym rogu zdjęcia). W środku — kościół św. Krzyża, w którym znajduje się serce Fryderyka Chopina. W lewym dolnym rogu — zabudowania Akademii Sztuk Pięknych.

Foto: A. Ziemiński

WROCŁAWSKI LOT

PRZY okazji otwarcia nowej krajowej linii lotniczej z Wrocławia do Szczecina i sesji wyjazdowej Klubu Publicystów Lotniczych SDP we Wrocławiu, miałem możność przyjrzeć się bliżej działalności wrocławskiego oddziału LOT-u. Poczynione tam obserwacje i otrzymane informacje od żywotnego i pełnego energii kierownika tego oddziału p. Leszka Janickiego napawają optymizmem i każą pochwalić wrocławski LOT.

Trochę historii. Wrocławski Oddział PLL LOT powstał już 28 kwietnia 1945 roku, a linia Warszawa — Wrocław uruchomiona została 18 czerwca tegoż roku. Początkowo loty odbywały się nieregularnie, w miarę potrzeby — już jednak w roku 1946 rejsy pomiędzy stolicą i Wrocławiem realizowane były według stałego rozkładu. Jeszcze w 1960 roku pomiędzy tymi miastami odbywały się po dwa loty dziennie w każdym kierunku, samolotami Li-2, zabierającymi po 22 pasażerów. Następne lata przyniosły znaczny rozwój krajowych linii LOT-u. W 1965 roku uruchomiono połączenie między Wrocławiem i Gdańskiem. Wzrastała także częstotliwość lotów pomiędzy Wrocławiem i Warszawą.

Obecnie, w nowym jesiennym rozkładzie lotów Wrocław otrzymał po siedem połączeń dziennie ze stolicą: pięć samolotami turbośmigłowymi An-24, dwa samolotami Il-14. Pierwsze zabierają po 44, drugie po 32 pasażerów. Ogółem więc na trasie pomiędzy Warszawą i Wrocławiem może podróżować 568 pasażerów dziennie w obu kierunkach. Pomiędzy Wrocławiem i Gdańskiem utrzymane zostaje po jednym połączeniu dziennie samolotami Il-14.

11 września otwarta została nowa linia łącząca Wrocław ze Szczecinem. Kursują na niej samoloty Il-14, raz dziennie w obu kierunkach. Może korzystać z niej każdego dnia 64 pasażerów. Rzecz tylko w tym, że połączenie to wprowadzone zostało na okres jesienno-zimowy. Czy uda się je utrzymać również w lecie przyszłego roku — trudno teraz odpowiedzieć.

Ogółem więc na liniach lotniczych do i z Wrocławia LOT oferuje obecnie po 696 miejsc pasażerskich każdego dnia. Stopień ich wykorzystania jest bardzo wysoki i wynosi ok. 85—90 procent.

Ruch lotniczy pomiędzy Warszawą a Wrocławiem kształtował się w poszczególnych latach następująco:

1946 r. — przewieziono 7 541 pasażerów
1950 r. — przewieziono 7 162 pasażerów
1960 r. — przewieziono 23 617 pasażerów
1964 r. — przewieziono 46 228 pasażerów
1965 r. — przewieziono 56 979 pasażerów
1966 r. — przewieziono 72 924 pasażerów

Ruch na tej trasie w 1966 roku stanowił 25,6 procent ogólnych przewozów pasażerskich tego roku na liniach krajowych. Nie ulega więc wątpliwości, że miejsce Wrocławia w rozwoju krajowej komunikacji lotniczej jest wysokie, a jego ranga w tym zakresie stale rośnie. Jest bowiem w stolicy Dolnego Śląska szczególny ku temu klimat. Wrocławiacy cenią sobie czas i lubią podróżować samolotami. Zależy im na szybkim połączeniu nie tylko ze stolicą, ale i północą kraju — Gdańskiem i Szczecinem. Chcą mieć linię południową, łączącą Wrocław z Krakowem i Rzeszowem. Chcieliby również związać komunikacją lotniczą liczne na Dolnym Śląsku miejscowości uzdrowiskowo-wypoczynkowe, a także niektóre miasta o wybitnym znaczeniu gospodarczym, na przykład Lubin.

Ma LOT we Wrocławiu dla swej działalności wiele życzliwości miejscowych władz partyjnych i administracyjnych, od których doznał już niejednej pomocy. Poczynaniom wrocławskiego LOT-u towarzyszy stale szczere zainteresowanie i poparcie gospodarzy miasta i województwa.

Niedawno, po kilkumiesięcznym remoncie kapitalnym, został oddany do użytku nowy lokal PLL LOT we Wrocławiu przy ul. Świerczewskiego 36. Nowa siedziba wrocławskiego LOT-u powiększyła się z 95 do 230 m kwadratowych. Obejmuje ona eleganckie poczekalnie, salę odprawy pasażerskiej, odprawy bagażowej i zaplecze techniczne. Wnętrza zaprojektowali znani wrocławscy architekci — Jan Szarejko i Władysław Żemojtel. Dzięki tej inwestycji pasażerowie otrzymali wygodne warunki odprawy i oczekiwania na odjazd autobusu. Przy tej okazji trzeba podkreślić, że realizacja remontu i przebudowy lokalu stała się możliwa właśnie dzięki wydatnej pomocy wrocławskich władz oraz energii samego kierownika oddziału p. Janickiego.

Na wrocławskim lotnisku wybudowany został także magazyn paliw i smarów, który pozwoli na większą swobodę planowania lotów oraz na wykorzystanie większych samolotów. Dotychczas bowiem, na przykład samoloty An-24 lecąc z Warszawy musiały zabierać ze sobą podwójny zapas paliwa — również i na drogę powrotną. Obecnie mogą zaopatrywać się w nie na wrocławskim lotnisku i lecieć dalej, na przykład do Gdańska lub Szczecina.

W dalszych planach inwestycyjnych LOT-u istnieje budowa nowoczesnego miejskiego dworca lotniczego we Wrocławiu, który jeszcze bardziej podniesie poziom obsługi pasażerskiej. Dodajmy, że na ukończeniu jest przebudowa drogi do kołowania na wrocławskim lotnisku, która umożliwi przyjmowanie we Wrocławiu wszystkich samolotów komunikacyjnych z Il-18 włącznie.

Tak więc jednodniowy pobyt we Wrocławiu nastroił mnie bardzo optymistycznie, nie tylko dla wrocławskiego LOT-u, którego działalność trzeba pochwalić, ale w ogóle dla krajowej komunikacji lotniczej, tak dynamicznie w tym roku rozwijającej się. Zdaje się, że można mówić o jej renesansie?

Ikarus

ECHA LOTNISKA

WARSZAWSKIE SKRZYDŁA

Z okazji przypadającego 40-lecia stołecznego aeroklubu redakcja „Skrzydlatej Polski" zaprosiła do swej siedziby prezesa Aeroklubu Warszawskiego, generała brygady pilota Romana Paszkowskiego, który udzielił „Skrzydlatej" wywiadu. Oto treść rozmowy „Skrzydlatej Polski" z gen. bryg. pil. Romanem Paszkowskim.

„SKRZYDLATA": — Panie Generale, czterdzieści lat temu, z inicjatywy warszawskiej młodzieży akademickiej, której patronowało czasopismo „Młody Lotnik" (jak wiadomo — pismo to zmieniło w 1930 roku nazwę na „Skrzydlata Polska"), powstał w stolicy pierwszy w Polsce Aeroklub Akademicki, dając początek obecnemu Aeroklubowi Warszawskiemu. Z okazji tej pięknej i nieczęsto spotykanej rocznicy pozwoliliśmy sobie zaprosić Pana Generała do nas i zadać kilka pytań. Oto pierwsze: Jakie cechy rozwoju Aeroklubu na przestrzeni jego istnienia należałoby uznać za najważniejsze, za najbardziej godne uwypuklenia?

GENERAŁ PASZKOWSKI: — Nasz aeroklub jest nieodrodnym dzieckiem Warszawy, ma wszystkie jej dodatnie i ujemne cechy. Przed wojną, w okresie dwunastu lat istnienia, zdołał zgromadzić wokół siebie bardzo poważną grupę ludzi całym sercem oddanych sprawie rozwoju lotnictwa sportowego. Byli to wielkiej miary entuzjaści i działacze, którzy swym ukochaniem lotnictwa mogli bardzo wiele dla niego uczynić. Swą godną szacunku i uznania działalnością zarażali społeczeństwo lotniczym bakcylem, uczyli je — jak uporczywą pracą i nieoglądaniem się na dotacje i poparcie władz można dokonywać rzeczy istotnie wielkich. Tak, Aeroklub Warszawski zawsze miał i ma obecnie ludzi nieprzeciętnej miary, takich jak Żwirko, Wigura, Skarżyński, Janik, Rychter, Pruszkowski, Osiński, Powsiński, Bitner, Makaruk, i wielu, wielu innych, których tu nie sposób wymienić. Wielu z nich, gdy przyszedł czas największej próby we wrześniu 1939 roku i w strasznych latach hitlerowskiej okupacji, dzielnie, po bohatersku zdało egzamin. Był to egzamin z miłości Ojczyzny, dla wielu tragiczny finał okresu entuzjastycznych lat pracy dla lotnictwa i Polski, lat zapału, którym — niosąc go w sobie samych — promieniowali na społeczeństwo.

A po wojnie? Eh, my Warszawiacy mamy pewne cechy stałe, niezmienne. A więc — entuzjazm ludzi ten sam, wielki, spontaniczny, ta sama silna wola najpierw odbudowy, potem rozbudowy lotnictwa. W znoju i pocie, wśród niesłychanych trudności, warszawscy entuzjaści lotnictwa twardo i konsekwentnie, z rozmachem rozpoczęli od nowa budować swój aeroklub. Ale — tu już doszedł nowy, niezmiernie ważny, dawniej nieznany czynnik: ich pracę nie tylko poparło całą siłą, ale pokierowało w sposób umiejętny ludowe państwo. W nowych warunkach ustrojowych socjalistycznego państwa aeroklub dla swych ważnych dla kraju czynności otrzymał wszelką możliwą pomoc — moralną i materialną, troskliwą opiekę. Bardzo mocno postawiło na aeroklub wojsko, jako na źródło najlepszych kadr dla lotnictwa wojskowego. Nie szczędzi się dotacji na potrzeby szkolenia, zakupu i konserwacji sprzętu, zabezpieczenia warsztatowego itp.

A więc — sytuacja po wojnie zmieniła się w sposób zasadniczy, z korzyścią dla aeroklubu. Wykonując swobodnie swą działalność sportową, aeroklub jednocześnie spełnia rolę niezbędnego kółka w wielkim aparacie organizacyjnym państwa.

„SKRZYDLATA": — Jak by Pan, Generale, określił pozycję Aeroklubu w systemie ludowej obronności naszego Państwa?

GENERAŁ PASZKOWSKI: — Każdy o tym dobrze wie, że w czasie wojny działanie lotnictwa odgrywa olbrzymią rolę. Lotnictwo wojskowe stale potrzebuje ludzi z odpowiednim fachowym wyszkoleniem: pilotów, nawigatorów, mechaników. Naturalnym źródłem rekrutacji kandydatów do lotnictwa wojskowego — jest przecież aeroklub. Oczywiście i Warszawski. Dlatego też istnieje między lotnictwem wojskowym i aeroklubem ścisła więź i współpraca. Opiera się ona na pełnym zrozumieniu paramilitarnych zadań aeroklubu ze strony jego kadry kierowniczej i członków. Pracując w aeroklubie, poświęcając mu swój zapał — ludzie wykonują jednocześnie ważne dla sprawy obronności państwa zadania. Państwo rozumnie wykorzystuje ich zdolności, w umiejętny sposób nimi steruje, jak dobry pilot samolotem.

„SKRZYDLATA": — Co Pan może powiedzieć, Panie Generale, o lotniczej młodzieży warszawskiej?

GENERAŁ PASZKOWSKI: — Wbrew tym, którzy krytykują młodzież, twierdzę z głębokim przekonaniem i radością, że nasza młodzież jest wspaniała. A szczególnie — młodzież lotnicza. Bardzo proszę, kto myśli inaczej, niech się pofatyguje na lotnisko Aeroklubu Warszawskiego i przyjrzy, jak się zachowują młodzi piloci, skoczkowie, czy modelarze stolicy. Niech ujrzy, jak pełen szacunku, ufności i zdyscyplinowania jest stosunek młodego kandydata na pilota względnie już pilota do konstruktora. Jak bardzo po koleżeńsku, ba — po bratersku młodzi adepci lotnictwa odnoszą się do siebie, jak sobie wzajemnie pomagają, jak sprawnie i solidarnie pracują na starcie.

Nasza lotnicza młodzież, a warszawska z całą pewnością, posiada wszystkie te najlepsze cechy, którymi powinien się legitymować polski lotnik. W ogóle — to wszystko jest bardzo proste, zrozumiałe: nie może być pilota, który by miał nieprzyjemne, rażące cechy charakteru. Lotniczy sport — to sport piękny, ale trudny i związany z niebezpieczeństwem. Tylko ludzie wartościowi, z dodatnimi cechami charakteru, mogą się w nim ostać. Ci inni, gorsi — nie wytrzymają ciężkiej, męskiej próby. Mięczaki, gamonie, a zarozumialcy — odpadają. Bowiem w lotnictwie dokonuje się samoistna selekcja: tu trzeba przede wszystkim wiele dać z siebie, zanim się zaczerpnie pełną garścią ze wspaniałego skarbca podniebnych doznań.

Tak, powtarzam jeszcze raz: warszawska młodzież lotnicza, to nasza wartościowa, pełna najlepszych perspektyw zmiana. Lotnictwo wyzwoliło i spotęgowało jej najlepsze cechy charakteru.

„SKRZYDLATA": — Co w życiu Aeroklubu Warszawskiego najbardziej Pana cieszy, Generale?

GENERAŁ PASZKOWSKI: — Bardzo pozytywnym zjawiskiem jest coraz większy udział aeroklubu w szeregu imprez stołecznych i umiejętność nawiązania bezpośrednich kontaktów z czołowymi zakładami pracy, instytucjami i organizacjami. Wystarczy tu przytoczyć przykłady Huty „Warszawa" i spółdzielczości, które patronują imprezom lotniczym organizowanym przez Aeroklub Warszawski. Wyrazem uznania dla społecznej aktywności aeroklubu jest fakt wyróżnienia go, jako jedynego w kraju, Odznaką Tysiąclecia, oraz ufundowanie sztandaru dla klubu przez spółdzielczość.

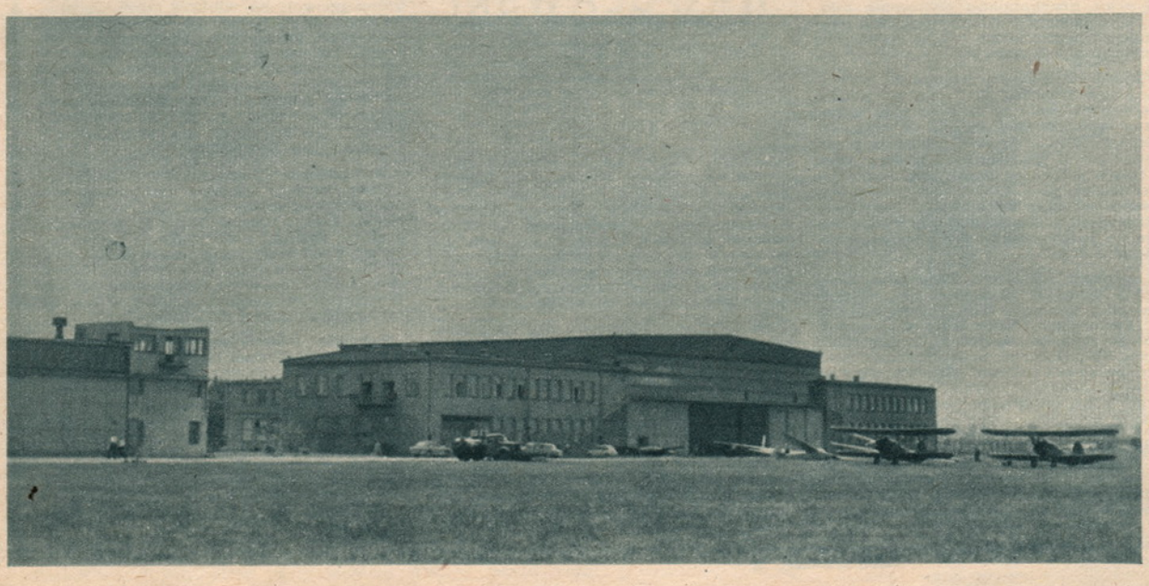
Cóż poza tym? Godny podkreślenia jest bardzo szybki, wprost burzliwy rozwój działalności sekcji spadochronowej klubu. Nie można tego aż w takim stopniu powiedzieć o innych sekcjach, choć ich praca wcale nie jest zła.

„SKRZYDLATA": — Czego Pan, jako prezes Aeroklubu Warszawskiego, życzyłby warszawskim lotnikom i miłośnikom lotnictwa?

GENERAŁ PASZKOWSKI: — Jeszcze większego entuzjazmu w pracy dla lotnictwa. Aby nie żałowali sił i zdolności w pracy dla swego aeroklubu. Piękne, cudownie młodzieńcze jest nasze miasto, pełne chwały. Każdy metr kwadratowy stolicy — to świadek bohaterstwa, hardej, nieugiętej walki o wolność. Takiego miasta trzeba umieć być godnym. Dlatego życzę lotniczej młodzieży Warszawy, aby zawsze była tak wspaniała jak dotychczas, aby swą patriotyczną postawą promieniowała na cały nasz kraj.

Pozdrawiam wszystkich, dawnych i obecnych, członków Aeroklubu Warszawskiego. Gdziekolwiek by nie byli. Wiem z pewnością, że Warszawa zajmuje w ich sercach specjalne miejsce, że zawsze będą zdolni do służenia jej w każdych okolicznościach. Za to im dziękuję.

Rozmowę przeprowadził:
JERZY ZARĘBSKI



Aeroklub Warszawski dysponuje doskonałym wyposażeniem lotniskowym. Na zdjęciu — rozległe zabudowania klubowe.
Foto: H. Kucharski

ŚLĄSKI JUBILAT

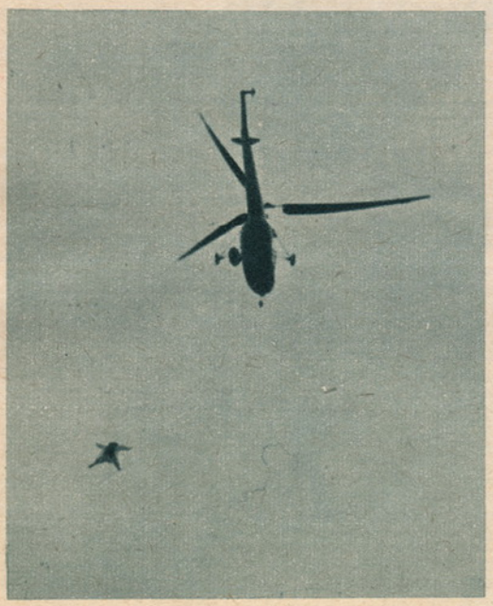
DO Katowic zjechali goście z całej Polski. Miasto nie ochłonęło jeszcze z potężnej manifestacji ludu śląskiego, wielkiej uroczystości odsłonięcia 1 września monumentalnego Pomnika Powstańców Śląskich, kiedy społeczność lotnicza stolicy województwa katowickiego szykowała się do nowej uroczystości. Był nią jubileusz lotników sportowych skupionych w Aeroklubie Śląskim, któremu wypadło już 40 lat działać na Górnym Śląsku.

Lotnisko na Muchowcu, pamiętające niejedno wydarzenie w historii polskich skrzydeł, udekorowano odświętnie, a dzięki trosce i pomocy miejscowych władz, poddano gruntownemu odświeżeniu; wymalowano pomieszczenia zabudowań klubowych i hangar; uporządkowano drogi i w ogóle całe otoczenie portu. Wszystko błyszczało barwnie i radowało oczy; jak nam ten katowicki aeroklub wypiękniał, że budzić mógł tylko zazdrość u innych gości z sąsiednich klubów. Gospodarze śląskiego jubilata robili co mogli, dwoili się i troili, aby jubileusz 40-lecia wypadł jak najokazalej.

Tak też było w istocie. Po Poznaniu — katowicka impreza lotnicza była największą w ramach obchodów tegorocznych Dni Lotnictwa. O jej rozmachu niech świadczy fakt, że już przed 3 września rozprowadzono 100 tysięcy biletów wstępu na pokazy.

Pogoda w niedzielę, 3 września, dopisała w całej okazałości. Uroczystości jubileuszowe zaszczycili swą obecnością: Główny Inspektor Lotnictwa, gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski**, sekretarz KW PZPR w Katowicach **Stanisław Skibiński**, prezes ZG APRL **Stefan Antosiewicz**, zastępca przewodniczącego Prezydium WRN w Katowicach **Jan Grzbiela** i przewodniczący Prezydium MRN w Katowicach **Antoni Wojda**. Przybyli oficerowie lotnictwa, seniorzy, działacze, organizatorzy, członkowie i pracownicy

Ta sama czwórka „Limów" co w Poznaniu, dała piękny pokaz wyższego pilotażu w Katowicach. Prowadzi ją ppłk pil. Sylwester Szymański (u góry). Prezydium uroczystej akademii jubileuszowej w Aeroklubie Śląskim. Przemawia prezes AŚl. mgr inż. Edward Makula (z lewej). Wszystkie zdjęcia: B. KOSZEWSKI



Uroczysta akademia z okazji 40-lecia Aeroklubu Śląskiego odbyła się w nowo odnowionym hangarze (na zdjęciu poniżej). W ciekawych pokazach lotniczych w Katowicach nie zabrakło także występów tzw. Ikara, tzn. chorążego St. Chmiela, podwieszonego na linie do śmigłowca SM-1 (zdjęcie u góry — z lewej). Balon „Katowice" (pod komendą mgra J. Zycha) wykonał z okazji klubowego jubileuszu, niestety swój ostatni start (zdjecie u góry — z prawej).

śląskiego klubu lotniczego i wreszcie najmłodsza generacja wychowanków lotnictwa sportowego, liczna plejada sportowych znakomitości lotniczych z prezesem Aeroklubu Śląskiego mgr. inż. **Edwardem Makulą** na czele.

Uroczysta akademia odbyła się w południe, w hangarze na lotnisku. W referacie okolicznościowym, wygłoszonym przez długoletniego działacza klubu, wiceprezesa AŚl. Edmunda Wilińskiego, przypomniano pokrótce dzieje tego zasłużonego w Polsce aeroklubu.

DNIA 19 października 1927 r. grono entuzjastów lotnictwa z Katowic i okolicy zorganizowało zebranie, na którym powołano do życia Klub Pilotów Województwa Śląskiego. Pierwszym jego prezesem został **Zygmunt Rozada**. Klub liczył na razie 64 członków i rozpoczął wydawanie własnego organu prasowego pn. „Pilot", który ukazywał się przez dwa lata. Działalność klubu ograniczała się początkowo do propagowania lotnictwa, ponieważ nie było żadnych praktycznych możliwości do uprawiania sportu lotniczego, a lotnisko katowickie znajdowało się dopiero w budowie. Departament Aeronautyki MSW przydzielił wówczas Klubowi Pilotów 3 samoloty typu „Hanriot", nakładając równocześnie na niego obowiązek wyszkolenia pewnej ilości pilotów. Departament Lotnictwa Cywilnego MK udzielił równocześnie zezwolenia klubowi na bezpłatne korzystanie z lotniska w Katowicach i jego urządzeń. Na tej podstawie wydzielono dla klubu pewną ilość pomieszczeń w budynku frontowym oraz oddano do użytkowania część hangaru lotniczego.

5 kwietnia 1929 r. rozpoczęto pierwszy w historii klubu kurs teoretyczny dla kandydatów do szkolenia lotniczego. Wzięło w nim udział 60 uczestników, spośród których 40 ukończyło go z wynikiem pomyślnym. 25 maja 1929 r. odbyło się na lotnisku w Katowicach uroczyste otwarcie I kursu praktycznego szkolenia lotniczego. 5 czerwca rozpoczęły się pierwsze loty. Na kursie tym szkolono m.in.: **Edwarda Soporę, Zygmunta Prabuskiego, Romana Ireka** i innych. Byli to pierwsi piloci wyszkoleni na Ziemi Górnośląskiej.

Tymczasem kolejarze śląscy zgrupowani w tzw. Kolejowej Kadrze Sportowej, dysponując poważnymi zasobami finansowymi, zakupili doskonały jak na ówczesne czasy samolot Moth de Havilland. Nie mieli jednak pilotów, więc samolot ten stał ze złożonymi skrzydłami w pomieszczeniach, gdzie obecnie znajdują się ga-

CIĄG DALSZY NA STR. 6

DOKOŃCZENIE ZE STR. 5

raże. Wówczas to, w roku 1930, połączono Klub Pilotów z Kadrą Kolejową, nadając nowej organizacji nazwę Aeroklub Śląski. Tego roku, 19 grudnia, odbyła się uroczystość poświęcenia nowo budowanego hangaru. Znajdowało się w nim w tym czasie już 8 samolotów szkolnych i turystycznych, albowiem społeczeństwo śląskie, a głównie kolejarze, górnicy i hutnicy składali hojne datki na rozwój lotnictwa na Śląsku. Były to dwa PZL-5, dwa RWD-4, dwa „Hanrioty" oraz samolot typu S-4, zbudowany i skonstruowany przez braci **Soporów.**

Po powstaniu Aeroklubu Śląskiego wybrano pierwszy zarząd nowego klubu, w skład którego weszli m.in.: inż. **Marian Przybylski** — jako prezes oraz **Kazimierz Gaszyn** — jako sekretarz. Od tego czasu rozwój Aeroklubu Śląskiego postępował szybko naprzód, zarówno na odcinku szkolenia, treningu, wyposażenia w sprzęt jak i zatrudnienia fachowego personelu instruktorskiego i technicznego. Funkcję szefa technicznego w aeroklubie aż do wybuchu II wojny światowej pełnił inż. **Adam Gawęda.** Klub posiadał wówczas 33 samoloty.

Po najeździe hitlerowskim w 1939 roku, wielu pilotów, członków aeroklubu stanęło czynnie do walki z okupantem. Wielu też spośród nich złożyło swe młode życie w ofierze ojczyźnie.

Po wojnie, 5 listopada 1945 r., reaktywowano działalność Aeroklubu Śląskiego. I od tego czasu datuje się największy rozkwit aeroklubu. Korzystając z wszechstronnej pomocy władz państwowych i szerokiego poparcia społeczeństwa, śląscy piloci sportowi potrafili niezwykle efektywnie rozwinąć wszystkie dziedziny sportu lotniczego: modelarstwo, szybownictwo, sport samolotowy, spadochronowy a także balonowy. Aeroklub wyszkolił setki młodzieży, która swymi wynikami sportowymi wiele razy dała znać o sobie w kraju i na arenie międzynarodowej; przygotował liczną kadrę fachowców dla lotnictwa zawodowego, w wojsku, komunikacji, w lotnictwie sanitarnym i gospodarczym.

W Polsce Ludowej członkowie Aeroklubu Śląskiego, prowadząc działalność w 5 sekcjach, wzbogacili ogromnie dorobek klubu. Jedną z najliczniejszych jest sekcja szybowcowa, której piloci posiadają na swym koncie szereg sukcesów. W latach powojennych zdobyto m.in. 95 srebrnych odznak szybowcowych, 21 złotych i 6 diamentowych. Modelarze zdobyli 20 złotych odznak, z tego 3 z diamentem, 22 srebrne odznaki i 15 brązowych.

Historią Aeroklubu Śląskiego zawiera szereg pięknych kart, pisanych ofiarnym trudem działaczy i sportowców — wielkich entuzjastów polskiego sportu lotniczego. Odnotujmy nazwiska chociaż kilkunastu z nich: **Paweł Czekała, Zygmunt Prabucki, Zbigniew Litwiński, Andrzej Kozioł, Roman Miarczyński, Jan Janota, Tadeusz Derengowski, Jerzy Janas, Rudolf Weigl, Rajmund Szolka, Marian Klups, Bogdan Litwiński, Kazimierz Kosiński, Michał Officrski, Pawliczek, Rudolf Kopernok, Stanisław Skrzydlewski, Milowka, Edward Wiliński, Jacek Figwer, Walkarz, Zygmunt Zając, Kwiatkowski, Jan Szade, Bułat, Gorszczyński, Gawlik, Bryzgalski, Kozłowski, Kawala, Zych, Kulesza, Rachwał, Gluza, Skotniczy, Grzywa, Sikora** i **Wróblewski.**

Piękną postacią w historii klubu był **Stanisław Michniewski,** długoletni jego prezes, który swoją ofiarną pracą i zapałem wniósł wielki wkład w rozwój śląskiego lotnictwa sportowego. Po jego śmierci funkcję prezesa objął **Edward Makuła,** wybitna postać polskiego lotnictwa. Nie można pominąć tu również długoletniego działacza aeroklubowego, mgra **Zygmunta Dubickiego,** aktualnego wiceprezesa urzędującego Aeroklubu Śląskiego.

Działalność Aeroklubu Śląskiego, jego bogaty dorobek i rolę w umacnianiu ludowej obronności podkreślił w swym wystąpieniu na akademii Główny Inspektor Lotnictwa, gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski.** Wysoką ocenę aeroklubowi dał na akademii sekretarz KW PZPR w Katowicach **Stanisław Skibiński.** Z okazji jubileuszu serdecznie pogratulował śląskim lotnikom sportowym sukcesów prezes Aeroklubu PRL **Stefan Antosiewicz.**

Uroczystością jubileuszową członkowie Aeroklubu Śląskiego zamanifestowali swoją wolę jeszcze lepszego i pełniejszego rozwoju śląskich skrzydeł, jeszcze większego udziału w rozwoju lotnictwa sportowego i umacniania siły obronnej kraju.

*

TUŻ po akademii na lotnisku odbyły się wielkie pokazy z udziałem lotnictwa sportowego i wojskowego. Zainaugurował je start balonu klubowego „Katowice" (pil. prowadzący mgr **J. Zych**). Po nim nastąpiła seria efektownych skoków spadochronowych w wykonaniu skoczków sportowych i wojskowych. Demonstrowano m. in. skoki: z flagami, piętrowe, sztafetowe, towarowe, tzw. gwiazdę, skok z półpętli ze Zlina-26 **(Włodarczyk)** i skok z szybowca „Bocian" **(Piotrowicz).** Pokazy indywidualne wyższego pilotażu demonstrowali m.in.: pil. **A. Kozłowski** — na Zlinie-26, pil. **H. Staś** — na „Biesie", kpt. pil. **Kędzior** — na śmigłowcu SM-1 oraz pil. **J. Kalfas** — na śmigłowcu sanitarnym SM-1. Szczególnie zachwycił czołowy akrobata Polski pil. **E. Mikołajczyk,** demonstrując na samolocie „Beskid" znakomitą akrobację. Szybownicy popisywali się m.in. w locie zespołowym na trzech Muchach-100 (pil. pil. **Kwiatkowski, Bułat, Sawicki**), w akrobacji na „Foce" **(Jan Szade)** i „Jastrzębiu" **(A. Hajnisz).** Bardzo efektownie wypadły: akrobacja zespołowa na trzech Zlinach-26 (pil. pil. **E. Mikołajczyk, H. Januszewski, F. Kawala**) i tzw. akrobacja lustrzana — głowa w głowę **(Mikołajczyk — Kawala).** Ta sama trójka „Zlinów", przy wielkim aplauzie publiczności, zaprezentowała się również „w zwalczaniu" baloników.

Popisy wojskowe rozpoczął, znany już z pokazów w Poznaniu, tzw. „Ikar" (chor. **St. Chmiel**), podwieszony na linie pod śmigłowcem SM-1. W Katowicach wykonał on, po odczepieniu się z liny, swój 1091 skok. Na odrzutowej „Iskrze" demonstrował się pięknie, znany również z poznańskich pokazów, mjr pil. **Albin Kossek.** Po nim na odrzutowcu „Lim-5" latał efektownie kpt. pil. **Henryk Strączyński** (nalot 1500 godzin), a po nim pod niebem Muchowca mistrzowski pokaz pilotażu zespołowego demonstrowała czwórka maszyn bojowych „Lim-5" (prowadził ją ppłk pil. I klasy **Sylwester Szymański**). Przelot trójki naddźwiękowych samolotów odrzutowych typu MiG-21 (prowadzący kpt. pil. **Jerzy Dąbrowski**) zamknął popis pilotów wojskowych. Pokazy nad śląską ziemią zakończył desant spadochronowy z trzech samolotów An-2.

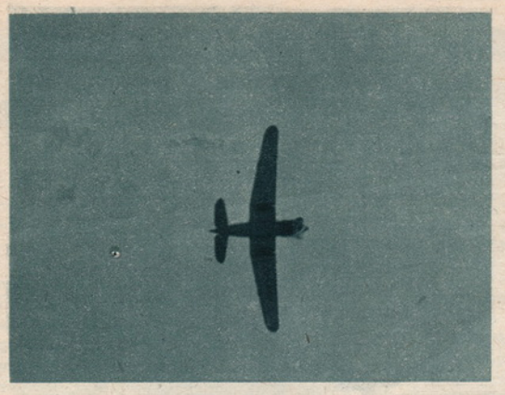
Publiczność zgromadzona na lotnisku serdecznie i owacyjnie nagrodziła pilotów za piękne i imponujące popisy. Tak wielkich i efektownych pokazów w Katowicach jeszcze nie było; tym większy więc entuzjazm i oczarowanie tysięcznych tłumów publiczności, która w następnych dniach odwiedzała również katowickie lotnisko, aby podziwiać walkę o tytuły mistrzowskie czołowych polskich spadochroniarzy. Albowiem jubileusz Aeroklubu Śląskiego uświetniły jeszcze XII Spadochronowe Mistrzostwa Polski, które rozgrywano od 4 do 12 września br. Ale o nich napiszemy oddzielnie w następnych numerach.

JRK

40-lecie Aeroklubu Śląskiego było m. in. okazją do odświeżenia pomieszczeń klubowych i terenu wokół zabudowań lotniskowych. Odświeżony i pomalowany został również duży hangar (zdjęcie u góry).

Desant spadochronowy kilkudziesięciu skoczków sportowych i wojskowych zakończył katowickie pokazy lotnicze (zdjęcie z prawej).
Foto: J. Tobolski

Mjr pil. Albin Kossek zaprezentował, tym razem publiczności katowickiej, wysoki kunszt pilotażu na „Iskrze". (Zdjęcie poniżej).



SAMOLOTOWE MISTRZOSTWA WARSZAWY

HENRYK KUCHARSKI

SZÓSTE z kolei Warszawskie Zawody Samolotowe rozgrywane były, jak wszystkie tegoroczne imprezy lotnicze na Gocławiu, pod znakiem 40-lecia Aeroklubu Warszawskiego. Jak przystało na jubilata, zawody miały rekordową obsadę — startowało 19 załóg w składzie pilot i nawigator, w tym jedna załoga z Aeroklubu Białostockiego. Reszta, niemal w całości, to latający członkowie sekcji samolotowej Aeroklubu Warszawskiego.

Zawody rozegrano wypróbowaną już metodą weekendową, tj. w soboty po południu i w niedziele (19, 20, 26 i 27 sierpnia br.). Zawodnicy latali na samolotach Jak-18. Samoloty, których było o połowę mniej niż załóg, wyruszały dwukrotnie na trasę każdej konkurencji. Oprócz sprzętu AW na czas trwania imprezy udostępniono zawodnikom również samoloty dyspozycyjne Aeroklubu PRL.

Rozegrano cztery konkurencje — trzy nawigacyjne i jedną pilotażową. Każda konkurencja kończyła się próbą dokładności lądowania. Pierwszą konkurencją nawigacyjną był lot po trasie łamanej. Kontrolowano też regularność lotu na ujawnionych i nieujawnionych punktach kontroli czasu. Tolerancja czasu na trasie — ±1 min., na mecie — ±30 s. Ponadto na pierwszą konkurencję składała się próba odnalezienia wyłożonych na trasie znaków i naniesienie ich kształtu i położenia na mapę z dokładnością 2 mm.

Drugą konkurencją nawigacyjną był lot po trasie łamanej i krzywych na regularność, połączony z odnajdywaniem znaków i rozpoznaniem obiektów na podstawie zdjęć fotograficznych.

Na trzecią konkurencję nawigacyjną składała się próba regularności lotu po trasie według nakazanych kątów drogi geograficznych (NKDG), połączona z rozpoznaniem obiektów, które stanowiły punkty zmiany kursu (PZK). Na odcinkach prostych znajdowały się ponadto znaki wyłożone z płócien. Tolerancja błędu w ostatnich dwóch konkurencjach jak w konkurencji pierwszej.

Czwartą i ostatnią konkurencją WZSam. była akrobacja, którą wykonywali już sami piloci, bez nawigatorów. Na próbę tę złożyła się następująca wiązanka akrobacji podstawowej: zwitka korkociągu w lewo, zwitka korkociągu w prawo, pętla, zwrot bojowy w lewo, wywrót szybki w prawo, pętla, przewrót w prawo, zwrot bojowy w prawo, wywrót szybki w lewo, przewrót w prawo.

Zwycięstwo w pierwszej konkurencji odniosła załoga w składzie: D. Grodzicki — St. Skrzyński — 1 340 pkt., przed W. Błażewiczem — J. Pasierskim — 1 260 pkt. Trzecim i czwartym miejscem podzielili się: L. Łapiński — H. Himkowski i J. Ancuta — K. Rocki — po 1 220 pkt. Walka w tej konkurencji była bardzo wyrównana, a różnice punktowe minimalne — dwunasta w konkurencji załoga zdobyła jeszcze 1 000 pkt.

Ciężką próbą dla zawodników była konkurencja druga, rozgrywana w bardzo trudnych warunkach pogodowych (deszcz, burza, minimalna widzialność). Zawodnicy wyszli z niej zwycięsko ale różnice punktowe były tu stosunkowo duże, co zależało m. in. od tego na jaką pogodę przypadł start. W konkurencji tej zwyciężyła załoga: P. Lipowczan — E. Grodecka — 1 150 pkt., przed D. Grodzickim — St. Skrzyńskim — 760 pkt. Trzecie i czwarte miejsce znów zostało podzielone pomiędzy dwie załogi: L. Łapińskiego — H. Himkowskiego i E. Stawskiego — R. Kurczewskiego — po 630 pkt. Jak się później okazało wyniki tej konkurencji miały decydujące znaczenie, przy wyrównanej stawce w pozostałych konkurencjach, w ostatecznej klasyfikacji zawodów.

Trzecią konkurencję wygrała niespodziewanie załoga debiutantów T. Tański — J. Pol — 1 010 pkt., a drugim i trzecim miejscem podzielili się: D. Grodzicki — St. Skrzyński i J. Cetnarski — A. Murawski — po 1 000 pkt.

W akrobacji, która stanowiła ostatnią konkurencję zwyciężyła, jak w ubiegłym roku, Lidia Pazio, instruktor lotniczy w AW, uzyskując 317 pkt., przed E. Stawskim, który powrócił, po rocznej przerwie spowodowanej wypadkiem, do latania — 301 pkt. i przedstawicielem starszego pokolenia R. Lewandowskim — 295 pkt. Na kolejność w tej konkurencji duży wpływ miały punkty za próbę lądowania. Kolejność pilotów, nieoficjalna, w samej akrobacji była bowiem następująca: 1. L. Pazio — 287 pkt., 2. M. Skurat (Białystok) — 281,6 pkt., 3. P. Lipowczan — 278,3 pkt.

Ostateczne zwycięstwo w zawodach, co jest równoznaczne ze zdobyciem samolotowego mistrzostwa Warszawy, odniosła załoga w składzie: **Paweł Lipowczan jako pilot i Elżbieta Grodecka jako nawigator.** Paweł Lipowczan znany był dotąd głównie jako rekordzista spadochronowy i skoczek doświadczalny. Od roku pracuje jednak jako pilot komunikacyjny w PLL LOT. W wolnych od pracy chwilach spotkać go można często, tak jak wielu jego lotowskich kolegów pilotów, na lotnisku Gocław, gdzie może sobie polatać „dla siebie", sportowo. Od wielu lat jest uczestnikiem Warszawskich Zawodów Samolotowych, zajmując coraz to lepsze miejsca. Obecny sukces jest jego pierwszym większym osiągnięciem jako sportowego pilota samolotowego i otwiera mu droge do startu w imprezach centralnych. Jego partnerem była Elżbieta Grodecka, szybowniczka, która marzy o szkoleniu na samolotach.

Zwycięzcy VI Warszawskich Zawodów Samolotowych, mistrzowie Warszawy na rok 1967 Paweł Lipowczan (pilot) i Elżbieta Grodecka (nawigator).

Zdobywcy drugiego miejsca: pilot Dariusz Grodzicki (w pierwszej kabinie) i nawigator Stanisław Skrzyński.
Wszystkie zdjęcia: Henryk Kucharski

Nie udał się niestety hat trick załodze w składzie Dariusz Grodzicki (pilot) i Stanisław Skrzyński (nawigator). Po zwycięstwach w IV i V WZSam. zdobyli tym razem też bardzo dobre, drugie miejsce i tytuły wicemistrzów Stolicy. Dariusz Grodzicki, pilot LOT-u, startował wielokrotnie w WZSam. zajmując zawsze miejsca w ścisłej czołówce, a jeśli ulegał, jak tym razem, to tylko po bardzo wyrównanej walce o najwyższą nagrodę. Dobrze spisał się Witold Błażewicz (zaledwie 130 wylatanych godzin) w parze z Januszem Pasierskim jako nawigatorem. Wprawdzie nawigator w tej załodze co najmniej nie ustępował umiejętnościami pilotowi, nic to jednak nie umniejsza sukcesu dra W. Błażewicza, młodego pracownika naukowego Politechniki Warszawskiej. Dobrze spisała się załoga Leon Łapiński — Henryk Himkowski. Słabiej niż można się było spodziewać wypadły w ostatecznej klasyfikacji załogi: Lidia Pazio — Andrzej Pazio i Krzysztof Siciński — Wojciech Knyż. Nie zaimponowali przedstawiciele Białegostoku M. Skurat — L. Sitko.

Tegoroczne zawody w porównaniu z zawodami z lat poprzednich wykazały jednak dalszy ogólny wzrost poziomu zawodniczego załóg. Nie zdarzają się już błądzenia po trasach, zdecydowana większość zawodników lata pewnie i walczy, a ich zdobycze punktowe w poszczególnych konkurencjach są, w odróżnieniu od lat poprzednich, procentowo znacznie większe. O wyniku nie decydują już braki w wyszkoleniu, lecz co najwyżej doświadczenie i obycie zawodnicze, dobre przygotowanie nawigacyjne trasy, współpraca załogi, trening itp.

W sumie również tegoroczne zawody wykazały, że WZSam. stały się bardzo pożytecznym sprawdzianem wyszkolenia i bodźcem do podnoszenia umiejętności pilotów, którzy nie mają możliwości startu w imprezach centralnych — ku zadowoleniu samych pilotów i całego Aeroklubu Warszawskiego. I niech żałują piloci z aeroklubów w Lublinie, Radomiu, Łodzi, Płocku i Olsztynie, że nie skorzystali z zaproszenia AW na tę piękną imprezę. Ich odmowa, tłumaczona brakiem resursu nie wytrzymuje krytyki, jako że każda załoga wylatała na zawodach w sumie 4 godziny, co daje zaledwie 2 godziny na jednego pilota, bowiem nawigatorami byli również niemal sami piloci samolotowi. Załogi warszawskie korzystały zresztą w zawodach z puli resursu przeznaczonego na sport i imprezy.

Bardzo dobra organizacja zawodów była zasługą społecznego wysiłku całej sekcji samolotowej i kierownictwa AW, a nawet niektórych członków sekcji szybowcowej. Na wyróżnienie zasłużyli m. in.: St. Należyty, Z. Dudzik (kierownik sportowy), A. Adamkiewicz (sędzia główny), St. Szustakiewicz (kierownik lotów), T. Majewski, Z. Starosz, Z. Strelau, W. Kwiatkowski, W. Szydłowski, F. Pogorzelski, B. Sierociński (kierownik zawodów), Zb. Żuczkowski. Słowa uznania należą się także Hucie „Warszawa" za patronat, pomoc i opiekę na VI WZSam.

Jak-18 startuje do kolejnej konkurencji tegorocznych, szóstych z kolei, Warszawskich Zawodów Samolotowych.

WYNIKI VI WARSZAWSKICH ZAWODÓW SAMOLOTOWYCH

(19—20, 26—27 sierpnia 1967 r.)

		punkty
1.	P. Lipowczan — E. Grodecka	— 3 525,3
2.	D. Grodzicki — St. Skrzyński	— 3 383,6
3.	W. Błażewicz — J. Pasierski	— 3 000
4.	L. Łapiński — H. Himkowski	— 2 876,6
5.	E. Kamiński — J. Kamiński	— 2 776,3
6.	J. Cetnarski — A. Murawski	— 2 746,3
7.	L. Pazio — A. Pazio	— 2 727
8.	J. Ancuta — K. Rocki	— 2 635,3
9.	M.Skurat — L. Sitko (Białystok)	— 2 601,6
10.	E. Stawski — R. Kurczewski	— 2 591
11.	K. Siciński — W. Knyż	— 2 575
12.	K. Segit — K. Kaźmierczak	— 2 519,6
13.	A. Piątek — J. Krasicki	— 2 489,3
14.	T. Stankiewicz — A. Ciastoń	— 2 313,3
15.	T. Tański — J . Pol	— 2 187,6
16.	R. Woszczerowicz — W. Chmielewicz	— 2 122,6
17.	W. Korsak — C. Papiernik	— 2 000,7
18.	R. Lewandowski — R. Filipowski	— 1 845
19.	D. Sylwanowicz — W. Sawicki	— 1 610

Poniżej zamieszczamy sylwetki tegorocznych mistrzów Polski Juniorów, którzy odnieśli zwycięstwo na IV Spadochronowych Mistrzostwach Polski Juniorów w Środzie: Bożeny Muszkiet z Łodzi i Stanisława Sidora z Krosna.

JUNIORZY

BOŻENA MUSZKIET

PIERWSZĄ mistrzynią Polski juniorek w spadochroniarstwie polskim — bo począwszy od bieżącego roku wprowadzono oddzielną klasyfikację kobiecą i męską, podobnie jak ma to miejsce w mistrzostwach Polski seniorów — została sympatyczna spadochroniarka Aeroklubu Łódzkiego BOŻENA MUSZKIET. Jej nazwisko znane jest już szerszemu ogółowi entuzjastów sportu spadochronowego, dzięki startom w zawodach o charakterze krajowym i zagranicznym.

Początek drogi sportowej w spadochroniarstwie Bożeny Muszkiet zaczął się przed czterema laty, dokładnie 23 kwietnia 1963 roku, kiedy to wykonała swój pierwszy skok ze spadochronem. Działo się to nad lotniskiem w Piotrkowie Trybunalskim.

Ze spadochroniarstwem Bożena Muszkiet zetknęła się za namową swego brata, Mariusza, który swą siostrę przyprowadził na lotnisko, zainteresował tym pięknym sportem i do dnia dzisiejszego jest jej opiekunem.

Z tamtego okresu, a więc sprzed kilku lat, przypominam sobie spadochroniarkę Aeroklubu Łódzkiego, kiedy to w hangarze na lotnisku w Piotrkowie Trybunalskim prowadziłem rozmowę ze skoczkami zgrupowanymi na kursie kierowanym przez instruktora Bogdana Szmidta. Ten mój pobyt w Piotrkowie przypomniała mi pani Bożena, kiedy to po jej pięknym sukcesie na mistrzostwach Polski juniorów w Środzie miałem okazję z nią rozmawiać.

Naszą rozmowę prowadziliśmy o wszystkim co wiąże się ze sportem spadochronowym, mówiliśmy o jego blaskach i cieniach, wreszcie o dotychczasowych osiągnięciach pani Bożeny oraz jej zamierzeniach na przyszłość.

Minęło ponad dwa lata od pierwszego skoku spadochronowego, nim Bożena Muszkiet stanęła na starcie jako zawodniczka. Działo się to w 1965 roku na drugich z kolei Spadochronowych Mistrzostwach Polski Juniorów, które rozegrane zostały we Wrocławiu. Właśnie na tych mistrzostwach została uznana za najlepszą juniorkę.

W roku ubiegłym brała trzykrotnie udział w zawodach. Przede wszystkim uczestniczyła w Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Lipsku. Aczkolwiek nie zajęła na nich dobrego miejsca, to jednak jej udział w tych zawodach jako reprezentantki naszego kraju okazał się bardzo owocny. Dużo zobaczyła, zebrała sporo doświadczenia zawodniczego oraz poznała spadochroniarki zagraniczne. Przed samymi mistrzostwami świata przebywała na obozie przygotowawczym, który był również pewnym etapem podnoszenia jej praktycznej wiedzy w skokach na celność lądowania i akrobacji.

W sierpniu 1966 roku Bożena Muszkiet startowała w zawodach międzyklubowych, w których jej przeciwnikami sportowymi byli skoczkowie węgierscy. W zawodach tych zdobyła piąte miejsce. Wreszcie w Spadochronowych Mistrzostwach Polski, rozegranych w Bielsku-Białej, wywalczyła trzecie miejsce w klasyfikacji kobiecej. To dobre miejsce zasługuje na podkreślenie, choćby już przez fakt, iż na mistrzostwach tych Bożenę Muszkiet wyprzedziły jedynie doświadczone zawodniczki: Maria Puchar i Krystyna Ligocka.

Tegoroczny sukces spadochroniarki Aeroklubu Łódzkiego poprzedzony został jej świetnymi rekordami krajowymi, których ogółem ustanowiła w skokach pojedyńczych — cztery oraz w skokach grupowych — trzy. Na szczególne podkreślenie zasługuje jej ostatni rekord krajowy z lipca 1967 roku (0,00 m), wyrównujący rekord międzynarodowy w skokach z wysokości 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania.

Początek drogi zawodniczej Bożeny Muszkiet, bo pod względem zawodniczym jest to rok trzeci, można uznać za więcej niż dobry. Od października 1967 roku pani Bożena będzie musiała poświęcić więcej czasu na studia, które rozpoczyna na Uniwersytecie Łódzkim. Należy jednak mieć nadzieję, że pomimo zwiększonych obowiązków osobistych, nasza tegoroczna mistrzyni Polski juniorów będzie nadal prowadziła systematyczny trening spadochronowy i w przyszłości błyśnie ponownie swoimi umiejętnościami sportowymi, tak w kraju jak i za granicą.

Spadochronową Mistrzynią Polski Juniorek na rok 1967 została BOŻENA MUSZKIET z Aeroklubu Łódzkiego. Ma ona aktualnie na swoim koncie sportowym 371 skoków spadochronowych z samolotu, w tym około 200 z opóźnieniem ponad 10 sekund.

STANISŁAW SIDOR

GDY zapytałem tegorocznego mistrza Polski juniorów STANISŁAWA SIDORA, w jakich okolicznościach zainteresował go sport spadochronowy, odpowiedział mi krótko: zachęcił mnie do tego sportu kolega i on to przyczynił się, że ukończyłem kurs teoretyczny i wykonałem pierwszy skok ze spadochronem.

Skok ten Stanisław Sidor wykonał 21 maja 1965 roku w Krośnie. O tym, że aktualny mistrz Polski juniorów zainteresował się na serio spadochroniarstwem, świadczy przede wszystkim fakt, iż od pierwszego dnia skoku do zakończenia tegorocznych mistrzostw — a więc w ciągu dwudziestu miesięcy — wykonał on 365 skoków z samolotu, w tym około 200 z dziesięciosekundowym opóźnionym otwarciem spadochronu.

Te właśnie skoki są legitymacją sportową Stanisława Sidora, młodego i ambitnego skoczka Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie.

Tytuł Spadochronowego Mistrza Polski Juniorów na rok 1967 wywalczył STANISŁAW SIDOR z Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie. Do tej pory wykonał 365 skoków z samolotu, w tym około 200 z opóźnieniem ponad 10 sekund.
Foto: T. Malinowski (2)

Oczywiście nie ilość wykonanych skoków, ale ich jakość jest miernikiem wartości zawodniczej skoczka spadochronowego. Stąd też skoki Stanisława Sidora uważać można za jeden z przykładów, jak dalece zmieniła się sytuacja w polskim spadochroniarstwie. Oto młody, bo osiemnastoletni, skoczek w stosunkowo krótkim czasie osiągnął tak dużo w sporcie spadochronowym, iż jego osiągnięcia zasługują na szczególne podkreślenie. Ale nie tylko. Jego osiągnięcia są widomym znakiem, że porównywanie naszych skoczków spadochronowych ze sportowcami zagranicznymi jest nie tylko możliwe, ale nawet potrzebne.

W okresie dwóch ostatnich lat Stanisław Sidor uczestniczył kilkakrotnie w zawodach spadochronowych. W ubiegłym roku na mistrzostwach Polski juniorów w Bielsku-Białej zajął 10 miejsce. W roku tym w II Nocnych Zawodach Spadochronowych o puchar Ziemi Kieleckiej wywalczył pierwsze miejsce. Z kolei w zawodach o puchar Zatoki Gdańskiej uplasował się na 17 miejscu. W Okręgowych Zawodach Spadochronowych o puchar Powiatowego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki w Krośnie zajął drugie miejsce.

Wreszcie w bieżącym roku startował z dużym powodzeniem w IV Spadochronowych Mistrzostwach Polski Juniorów, na których odniósł swój największy sukces życiowy, zdobywając tytuł mistrza Polski juniorów, złoty medal i piękny puchar. W stwierdzeniu, że Stanisław Sidor startował z dużym powodzeniem na tegorocznych mistrzostwach, nie ma najmniejszej przesady. Oto przyjechał do Środy i w dwóch konkurencjach — w celności lądowania oraz w akrobacji — zajął zdecydowanie pierwsze miejsce i tym samym w ogólnej klasyfikacji wywalczył tytuł mistrzowski.

Stanisław Sidor przez pewien czas pracował w Lotniczych Zakładach Naprawczych w Krośnie jako ślusarz lotniczy, ukończył Zasadniczą Szkołę Zawodową, a obecnie jest uczniem Technikum Mechaniczno-Elektrycznego w Krośnie. Na co dzień interesuje się gimnastyką akrobacyjną, zresztą ćwiczy w sekcji akrobatycznej w Krośnie. Zimą uprawia narciarstwo, próbuje wykonywać skoki na nartach, z których najlepszy — to uzyskana odległość rzędu 30 metrów. O tegorocznych mistrzostwach wyraża się z uznaniem, przy czym szczególnie cieszy się — podobnie jak i inni skoczkowie — że mistrzostwa juniorów rozgrywane były oddzielnie.

TADEUSZ MALINOWSKI

NIEŁATWO ZOSTAĆ KOSMONAUTĄ

Z licznych publikacji radzieckich wiadomo dokładnie jak przebiegał trening kosmonautów Gagarina, Titowa, Tiereszkowej i innych. Zarejestrowano już właściwie każdą sekundę spędzoną na wirówce, w komorach — termicznej i ciśnieniowej, na boisku i w sali gimnastycznej. To wszystko Czytelnik nasz przypuszczalnie dobrze zna z prasy codziennej. Chociaż ostatnio wiadomości sensacyjnych jest coraz mniej, być może dlatego, iż trwają jakieś przygotowania do nowych wypraw w Kosmos.

Kosmonauci bowiem nie próżnują i podobnie jak wszyscy, którzy przygotowują się do stuprocentowego opanowania zawodu czy dziedziny sportu — pilnie trenują. Niedawno gazeta „Krasnaja Zwiezda" (Nr 198 z 24 sierpnia br.) podała niezwykle interesujące dane o rodzaju i sposobach treningu radzieckich kosmonautów.

Na treningu wśród 10-osobowej grupy kosmonautów starzy znajomi: Aleksiej Leonow i Paweł Popowicz. Wszyscy trenują skoki spadochronowe na powierzchnię wody. Nad morze wywozi ich wielozadaniowy dwupłatowiec An-2. Skaczą pod kierunkiem instruktora spadochronowego Siemienowicza. Kontrolę lekarską skoczków sprawuje lekarz Michał Nikołajewicz.

W zgrupowaniu kosmonautów znajdują się nie tylko doświadczeni skoczkowie, jak na przykład Leonow, który ma za sobą serię trudnych skoków, ale i tacy, dla których opuszczenie pokładu małego An-2 jest ogromnym przeżyciem i na pewno chwilą decydującą w dalszej karierze astronauty. O nich to mówi doktor Nikołajewicz, że boją się tak jak i wszyscy inni. „Nie można wierzyć tym, którzy twierdzą, że się nie boją przed pierwszym skokiem. U jednych strach trwa ułamek sekundy, u innych dłużej. Jedni mogą stracić panowanie nad sobą, a inni szybko potrafią wrócić do równowagi" — tak mówi doświadczony lekarz.

Dlaczego jednak przyszli kosmonauci szkolą się w opanowaniu „mokrego żywiołu"? Wiadomo przecież, iż dotychczasowe lądowania radzieckich statków kosmicznych i ich załóg odbywały się nad stałym lądem — tak zresztą były zaplanowane i wykonane, podobnie jak astronauci amerykańscy przygotowywali się do wodowania wraz ze swoimi statkami, które odzyskiwano za każdym razem.

Obecny trening ma na celu wdrożenie przyszłych załóg statków kosmicznych do różnorakich warunków. Może się przecież zdarzyć, że komputery zawiodą, może nastąpić coś zupełnie niezwykłego na pokładzie, kiedy niezbędne jest sprowadzenie statku z orbity ziemskiej bez względu na warunki terenowe. Stąd też konieczne jest opanowanie sztuki lądowania na wierzchołkach drzew, na bagnach i morzu po uprzednim opuszczeniu kabiny. Uwolnienie się z uprzęży i spadochronu ratowniczego akurat we właściwym czasie jest też umiejętnością, która sama nie przychodzi.

Instruktor Siemienowicz opowiadał korespondentowi „Krasnej Zwiezdy", jak to przy 99 skoku Aleksiej Leonow, wybitny kosmonauta, zaplątał nogi w klamrę metalową i opadał ku ziemi głową do dołu. Jak dopiero na wysokości dwudziestu paru metrów, nie tracąc zimnej krwi, nadludzkim wprost wysiłkiem zgiął metal i oswobodził nogi z pułapki. Groziło mu lądowanie na głowie, które mogło skończyć się tragicznie. Walka trwała ponad minutę i Leonow zwyciężył. Już po szczęśliwym lądowaniu próbowano rozgiąć na próbę klamrę metalową. Nikt tego nie potrafił dokonać, nawet najsilniejszy...

Ale oto inny trening. Przechwytywanie kosmonauty bezpośrednio z morza. Zespół współpracuje tu ze śmigłowcem ratowniczym Mi-6. Lotnik pozostawiony na bezmiarach wodnych sygnalizuje swoje położenie rakietą oraz włącza aparaturę radiową (radiolatarnię), zapala barwną świecę dymną znaczącą wyraźnie miejsce pobytu człowieka. Nad kosmonautą odzianym w skafander pojawia się śmigłowiec—olbrzym. Z wysięgnika spływa teraz stalowa lina zakończona karabinkiem. Wystarczy zaczepić go o uprząż i nic nie stoi na przeszkodzie, aby dźwig pokładowy śmigłowca zaczął działać... Tak to wygląda jednak na papierze. W rzeczywistości pochwycenie liny zwisającej ze śmigłowca jest sztuką samą w sobie. Zwróćmy uwagę, że morze nawet najspokojniejsze zawsze kołysze, śmigłowiec mieląc łopatami wytwarza dodatkowe fale i mimo iż zawisa nad kosmonautą — tańczy przy podmuchach wiatru. Spróbujmy w takich warunkach chwycić „po prostu" zaczep liny!

Śmigłowiec wielokrotnie powtarza manewry, wciągając coraz to nowego „rozbitka" na pokład. Kosmonauta pływa w nadmuchanym skafandrze, który utrzymuje go na powierzchni wody. Obok mały zasobnik NAZom (skrót pochodzi od rosyjskiej nazwy awaryjnego zapasu żywności, wody i medykamentów). Cała umiejętność kosmonauty polega na tym, aby pobyt w wodzie skrócić do niezbędnego minimum. Dlatego tak wielką wagę przywiązuje się do treningu w rzeczywistych warunkach, które mogą zawsze nastąpić.

Niełatwy jest ten trening, jak i niełatwo zostać kosmonautą. Noce spędzają nad rysunkami i podręcznikami, dni w kabinach szybkich samolotów i latających laboratoriach, na zajęciach w akademii, konsultacjach w biurach konstrukcyjnych i praktykach w zakładach wytwórczych, na uprawianiu wielu dziedzin sportu, wreszcie na pisaniu prac własnych i lekturze...

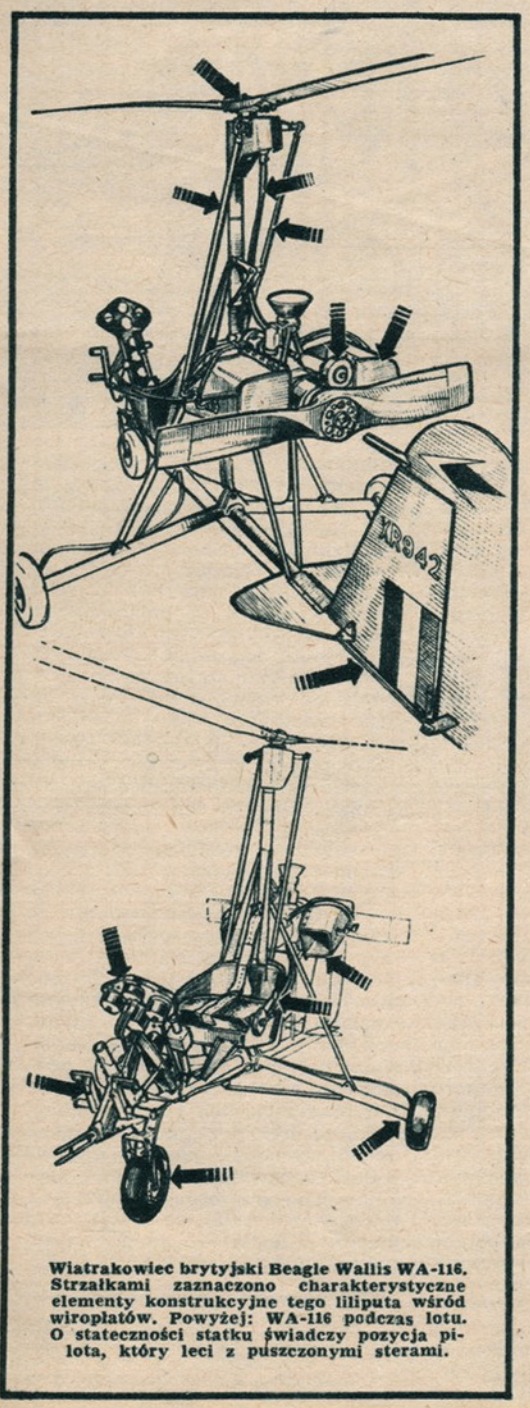
Muszą być przygotowani, muszą umieć wychodzić naprzeciw nowej technice, nowym zadaniom, które ani trochę nie będą łatwiejsze — przeciwnie, stają się coraz trudniejsze. Nie łatwo zostać kosmonautą.

P. E.

Daleka i trudna jest droga kosmonauty na pomost wieży startowej. Na zdjęciu powyżej: A. Nikołajew, a obok P. Popowicz zakłada skafander kosmiczny.

WIROPŁATY LILIPUTY

Mgr inż. STANISŁAW ROMANOWSKI



Wiatrakowiec brytyjski Beagle Wallis WA-116. Strzałkami zaznaczono charakterystyczne elementy konstrukcyjne tego liliputa wśród wiropłatów. Powyżej: WA-116 podczas lotu. O stateczności statku świadczy pozycja pilota, który leci z puszczonymi sterami.

SZYBKI i wszechstronny rozwój statków latających w początkach bieżącego stulecia ma również swoje odbicie w konstrukcjach najmniejszych, 1-miejscowych. W grupie aparatów pionowego startu i lądowania lub skróconego startu i lądowania, wyposażonych w wirniki nośne, można wyodrębnić dwie różne koncepcje konstrukcyjne: wiatrakowce (autożyra) i śmigłowce (helikoptery). Należy jednak od razu zauważyć, że niektóre konstrukcje małych śmigłowców są zbliżone do wiatrakowców i rozwiązania ich są bardzo podobne.

Obserwując spadające z drzew specjalnie ukształtowane liście lub nasiona (np. drzewa sykomora), można zauważyć ich charakterystyczny ruch wirowy, który powoduje, że listek czy uskrzydlonę nasionko ma znacznie mniejszą prędkość opadania pionowego. Zjawisko to wykorzystał praktycznie hiszpański inżynier Juan de la Cierva i po wielu latach żmudnej pracy, doświadczeń i udoskonaleń zbudował wiatrakowiec, na którym wykonał pierwszy lot w początkach 1923 r. Od tego czasu wiele zakładów różnych krajów przystąpiło do produkcji małych 1-miejscowych wiropłatów, na które istniało szerokie zapotrzebowanie wśród miłośników latania. Sporo udanych konstrukcji powstało w małych zakładach lub zostało wybudowanych przez amatorów z przeznaczeniem do własnego użytku.

W zasadzie różnica między śmigłowcem, a typowym wiatrakowcem polega na tym, że w śmigłowcu łopaty wirnika napędzane przez silnik pozwalają na wytworzenie siły nośnej umożliwiającej pionowy start lub lądowanie (śmigło ogonowe służy do sterowania kierunkowego, choć bywają też konstrukcje pozwalające na obrót śmigła o 90° i wtedy daje ono dodatkowy ciąg zwiększający prędkość). W wiatrakowcu natomiast napędzane jest śmigło ciągnące lub najczęściej pchające, które podobnie jak w samolocie nadaje ruch postępowy, zaś łopaty wirnika zaczynają się obracać dopiero pod wpływem ruchu powietrza wywołanego ruchem poziomym wiatrakowca (na zasadzie autorotacji — podobnie jak wirują spadające z drzew nasiona zaopatrzone w skrzydełka). Łopaty wirnika wytwarzają siłę nośną, a więc w pewnym sensie spełniają tu rolę skrzydeł samolotu.

Liczba obrotów wirnika wiatrakowca jest zbliżona do liczby obrotów łopat w wirniku śmigłowca i wynosi średnio 200 do 300 obr/min, choć można spotkać konstrukcje, w których obroty wirnika dochodzą do 500 obr/min.

Koncepcja wiatrakowca pozwoliła na znaczne obniżenie minimalnej bezpiecznej prędkości lotu, co wpłynęło na zmniejszenie drogi startu i lądowania. To właśnie stanowi istotną zaletę w porównaniu z samolotami, gdyż wiatrakowcom niepotrzebne są duże lotniska. Wystarczają, niewielkie płaskie tereny — stąd uniwersalność zastosowań i większa wygoda, zwłaszcza dla indywidualnych użytkowników.

Rozpiętość prędkości poziomej typowych wiatrakowców wynosi od 20 km/h do 200 km/h, przy czym wiatrakowce, które mają napędzany okresowo wirnik nośny, mogą odrywać się od ziemi z prędkością poziomą bliską zeru.

Na popularność wiatrakowców w znacznym stopniu wpływa stosunkowo prosta konstrukcja oraz niskie koszty, zwłaszcza że niektóre wytwórnie wykonują wiatrakowce w częściach, zaś montaż przeprowadzają sami nabywcy.

Oprócz układów typowych istnieją wiatrakowce pozbawione całkowicie napędu, używane jako szybowce (tzw. wiroszybowce). Są też konstrukcje z napędem przełączanym również na łopaty wirnika nośnego, co pozwala na pionowy start i zbliża daną konstrukcję do śmigłowca.

Start takiego wiatrakowca odbywa się w ten sposób, że po przełączeniu napędu na wirnik nadaje się łopatom obroty nominalne na minimalnych kątach natarcia, a następnie jednocześnie zwiększa się kąty natarcia łopat (co powoduje oderwanie się wiatrakowca od ziemi) i przełącza się napęd na śmigło (co już na pewnej wysokości nadaje wiropłatowi prędkość poziomą). Łopaty wirnika w pierwszej fazie utrzymują wiatrakowiec w powietrzu dzięki traconej energii kinetycznej, a w następnej fazie ruch łopat podtrzymywany jest dzięki ruchowi poziomemu.

Przystępując do omówienia małych śmigłowców i wiatrakowców należy dodać, że wiatrakowce są budowane nie tylko jako 1-miejscowe. Przykładem może być prototyp angielskiego śmigłowca kombinowanego Fairey „Rotodyne" z 1957 r., który może startować pionowo wykorzystując napęd wirnika nośnego, zaś lot poziomy wykonuje podobnie jak wiatrakowiec, gdyż zaopatrzony jest w dwa silniki napędzające czterołopatowe śmigła. Ten wiropłat zabiera 70 pasażerów, a jego ciężar startowy wynosi 22 700 kG.

Jednym z zakładów produkujących obecnie w Anglii miniaturowe wiatrakowce jest wytwórnia Wallis, która w 1960 r. zbudowała prototyp WA-116. Wiatrakowiec odbył swój pierwszy lot 10.V.1962 r. Była to jednomiejscowa konstrukcja o ciężarze 118 kG i prędkości maksymalnej 115 km/h, wyposażona w silnik McCulloch, czterocylindrowy, dwusuwowy, o mocy 72 KM. Długość startu wiatrakowca WA-116 wynosi 27,5 m, lądowanie — 14 m, a czas trwania lotu 2 godziny. Drugą wersją był WA-117 wyposażony w silnik Rolls-Royce — Continental 0-200-B o mocy 100 KM.

Niedawno została oblatana konstrukcja WA-118 „Meteorite", osiągająca prędkość maksymalną 185 km/h. Jest to ostatecznie oprofilowana wersja WA-116 z silnikiem Meteor „Alpha" (czterocylindrowy dwusuw o mocy 120 KM). Konstrukcja bardzo lekka, z kratownicą wykonaną z rurek ze stopów lekkich. Kabina pilota osłonięta owiewką. Wirnik nośny —

dwułopatowy, umieszczony tuż za kabiną. Silnik ze śmigłem pchającym zabudowany z tyłu za przekładnią wirnika. Na belce tylnej przytwierdzonej do konstrukcji kadłuba znajduje się pokaźnych rozmiarów usterzenie. Podwozie główne — zastrzałowe oraz małe kółko z przodu kadłuba. Oprócz dużej prędkości maksymalnej i przelotowej WA-118 odznacza się znacznym zasięgiem wynoszącym 333 km.

Wszystkie te wiatrakowce wyróżniają się wyjątkową sterownością i statecznością oraz są bardzo łatwe w pilotażu.

Zakłady Dornier w NRF produkują od 1962 r. śmigłowiec Do-32. Jest to mały jednomiejscowy śmigłowiec z dwułopatowym wirnikiem napędzanym przez dysze znajdujące się na końcach łopat. Źródło napędu stanowi turbosprężarka BMW—6061 L. W przeciągu pięciu sekund śmigłowiec może przejść do lotu autorotacyjnego. Śmigłowiec charakteryzuje się dość małym czasem trwania lotu wynoszącym zaledwie 50 minut, co wpływa na jego krótki zasięg. Przy dynamicznym oderwaniu przy starcie jego ciężar całkowity może wzrosnąć z 270 do 320 kG. Kompletny śmigłowiec może być przesyłany w skrzyni o wymiarach 3,36×0,84×1,02 m. Istnieje również dwumiejscowa wersja z silnikiem turbinowym BMW-6022 o mocy 250 KM. Zakłady Bölkow w NRF produkują nieco większy śmigłowiec Bö-103A. Jest to też konstrukcja jednowirnikowa. Dwułopatowy wirnik nośny wyposażony jest w przeciwciężary. Na końcu kratownicy belki tylnej znajduje się dwułopatowe śmigło ogonowe. Napęd stanowi silnik tłokowy Agusta GM-70 o mocy 82 KM. Czas trwania lotu — 2 godziny.

W Republice Południowej Afryki zakłady Rotocraft budują od 1962 r. bardzo lekki jednomiejscowy wiatrakowiec „Minicopter I". Do napędu użyto tu silnik McCulloch O-100-1 o mocy 72 KM, który zapewnia prędkość max. — 160 km/h. Prędkość przy starcie wynosi 37 km/h, a długość startu — 35 m. Średnica śmigła pchającego — 1,17 m. Zasięg 324 km.

W Stanach Zjednoczonych AP najbardziej rozpowszechnione są wiaropłaty Igora Bensena, produkowane przez zakłady Bensen Aircraft Corporation. Niezależnie od wiatrakowców zakłady te produkują również różne wersje małych śmigłowców. Wiropłaty te są produkowane zarówno w całości, jak i wykonane w pełnych zestawach części wraz z dokumentacją konstrukcyjną.

Jedną z pierwszych konstrukcji Bensena był „Gyro-Glider" B-5 z 1954 r. Był to wiroszybowiec. Po wyholowaniu mógł kontynuować lot przy prędkościach powyżej 32 km/h.

Na bazie tego wiatrakowca powstały następne, a między innymi B-8B „Gyro-Boat" — latająca łódź z wirnikiem. Typowymi wiatrakowcami były dopiero wersje B-7M i B-8M.

Wersja B-7M oblatana 6.XII.1955 r. była już wyposażona w silnik napędzający śmigło pchające. W dwa lata później ukazał się prototyp B-8B, którego model produkcyjny został oblatany 3.X.1957 r. Wiatrakowiec ten mógł lądować z bardzo małą prędkością wynoszącą 11 km/h.

Zarówno wiatrakowiec B-7M, B-8M, jak i następna wersja B-8MP, pozwalały na przełączanie okresowo napędu na łopaty wirnika, co umożliwiało omówiony już uprzednio start z pionowym oderwaniem od ziemi.

Charakterystycznym rozwinięciem poprzednich wersji był „Gyro-Copter" B-11, w którym zastosowano dwułopatowy wirnik o średnicy 6,7 m napędzany przez silnik od gokartu o pojemności 118 cm³ i mocy 7,5 KM, pozwalający na pionowe uniesienia się wiatrakowca przy starcie. Niezależny napęd śmigła pchającego umieszczonego za miejscem pilota zapewniał drugi silnik McCulloch o mocy 72 KM.

Następnie Bensen zbudował mały śmigłowiec „Little Zipster" B-9. Silnik „Mercury" o mocy 60 do 70 KM napędzał dwa współosiowe wirniki. Napęd był przenoszony poprzez specjalny mechanizm różnicowy, zapewniający różne obroty wirnika górnego o średnicy 6,7 m oraz dolnego o średnicy 6,1 m. Łopaty wirnika były zamocowane sztywno w piaście, przy czym cała głowica piasty mogła być przechylana do przodu i do tyłu przy pomocy podwieszonego drążka sterowego.

Bensen zbudował także śmigłowiec B-13, który został oblatany 4.III.1963 r. Był to śmigłowiec jednowirnikowy, wyposażony w śmigło ogonowe.

W innych zakładach amerykańskich, Del Mar, budowane są od 1959 r. różne wersje 1-miejscowych śmigłowców. Do jednej z pierwszych należał Gyrodyne — „Rotorcycle" YRON-1. Śmigłowiec może być wyposażony bądź w silnik tłokowy Porsche o mocy 72 KM, bądź turbinowy Solar „Titan" o mocy 52 KM. Rozwinięciem poprzedniej wersji jest DH-1A i DH-2A „Whirlymite Scout" (z silnikiem turbinowym „Titan"), produkowany od 1963 r.

Polski śmigłowiec doświadczalny JK-1 „Trzmiel". Oryginał można obejrzeć w warszawskim Muzeum Techniki NOT.

Dwumiejscowy wiroszybowiec Bensena przeznaczony do lotów szkoleniowych. Hol odbywa się za samochodem.

Trzeba również wspomnieć o polskiej konstrukcji 1-miejscowego śmigłowca JK-1 „Trzmiel", który był opracowany w latach 1955—1956 i zbudowany w trzech egzemplarzach. Był to śmigłowiec jednowirnikowy, napędzany przez dwa silniki strumieniowe o ciągu 12,5 kG każdy, zamocowane na końcach łopat. Czas trwania lotu 15 minut. Śmigłowiec JK-1 „Trzmiel" był już opisywany w „Skrzydlatej Polsce".

Wszystkie omówione miniaturowe jednomiejscowe śmigłowce i wiatrakowce przeznaczone są głównie dla celów sportowych.

W ostatnim okresie w ZSRR, CSRS, Szwajcarii i Francji pojawiły się nowe prototypy śmigłowców i wiatrakowców jednomiejscowych. Są to konstrukcje amatorskie lub projektowane i budowane przez zespoły studentów uczelni lotniczych. Odnosi się to przede wszystkim do ZSRR i CSRS.

Francuski wiatrakowiec amatorski RD-3 konstruktorów Rigaulta i Deproux. Silnik 90—105 KM. Średnica wirnika 8,40 m, ciężar własny 340 kG, ciężar całkowity 545 kG. Prędkość max. 105 km/h. Czas lotu 2 godz., pułap 3 000 m. Wiropłat ten oblatano w końcu roku 1966. Prototyp z silnikiem 62 KM powstał w 1962 roku.

REKORD MIĘDZYNARODOWY RADZIECKICH LOTNICZEK

W dniu 23 sierpnia br., startując na śmigłowcu Mi-8, radzieckie lotniczki Inna Kopiec, Ludmiła Isajewa, Tatiana Russijan i Julia Stupina ustanowiły nowy rekord międzynarodowy, przelatując trasę zamkniętą długości 500 km ze średnią prędkością 273 km/h. Jest to wynik o 78 km/h lepszy od dotychczasowego rekordu międzynarodowego, ustanowionego w roku 1965 przez radziecką pilotkę Swietłanę Kotową na śmigłowcu Mi-4.

W załodze śmigłowca Mi-8 funkcje pierwszego pilota pełniła Inna Kopiec, drugiego pilota Ludmiła Isajewa, mechanika pokładowego Tatiana Russijan i nawigatora Julia Stupina.

PIĘĆ TYSIĘCY SKOKÓW

10 sierpnia br. radziecki skoczek spadochronowy ppłk I. Sawkin wykonał swój 5000 skok. Nikomu jeszcze na świecie nie udało się nawet przybliżyć do tej zawrotnej liczby. Gdyby każdy z tych pięciu tysięcy skoków Sawkin wykonywał codziennie, niezależnie od pogody, zimą i latem, wypadłoby niemal 14 lat.

Sawkin jest „oblatywaczem" spadochronów i instruktorem młodych kadr.

W ciągu 32 lat swej działalności w spadochroniarstwie Sawkin przebył pod otwartą czaszą spadochronu 614 godzin, przelatując 12 600 km. Aż 27 godzin spadał bez otwarcia spadochronu. Skakał z 26 typów samolotów, wypróbował wiele różnego typu spadochronów. Skakał w dzień i w nocy, na las i na wodę, ze stratosfery i z wysokości minimalnych.

Sawkin jest również pilotem — wylatał ogółem 3 500 godzin na ośmiu typach samolotów.

Jako instruktor — wychował dwóch mistrzów ZSRR, dwóch zasłużonych mistrzów sportu, 25 mistrzów sportu i ponad 300 instruktorów. Jest od siedmiu lat państwowym starszym trenerem reprezentacyjnej drużyny spadochronowej Powietrznych Sił Zbrojnych ZSRR. Obecnie ma 54 lata. (z)

AMERYKAŃSKIE BOMBY SIEJĄ ŚMIERĆ W WIETNAMIE

HISTORIA amerykańskiej interwencji w Wietnamie — jest historią otwartej, niczym nie zamaskowanej agresji i stale postępującej eskalacji działań wojennych — od „doradców wojskowych" po blisko pół miliona regularnych wojsk USA, od śmigłowców po myśliwce i superfortece bombowe, od starć z partyzantami po zrzucanie napalmu na południowowietnamskie wioski, po bombardowania Demokratycznej Republiki Wietnamu, mordercze ataki powietrzne na gęsto zaludnione dzielnice Hanoi i Hajfongu.

Brutalne akty agresji nie uchodzą napastnikom bezkarnie, ich straty są coraz cięższe. Oto jedynie w ciągu sierpnia br. wojska obrony przeciwlotniczej DRW zestrzeliły 109 amerykańskich samolotów. Łącznie dotychczas nad terytorium DRW zestrzelonych zostało blisko 2300 samolotów amerykańskich. Na zdjęciu, reprodukowanym z włoskiego pisma „Ali Nuove", widoczne są samoloty F-105 „Thunderchief" bombardujące miejscowość Xuan Mai w Wietnamie północnym. Samoloty te startowały z baz USA w Syjamie. Każda z bomb burzących, widocznych na zdjęciu, waży 340 kg. Drugie zdjęcie — przedstawia skutki bombardowania.

Mimo bezustannych bombardowań, mimo niesłychanych bestialstw, jakich dopuszczają się Amerykanie w walce przeciwko narodowi wietnamskiemu, naród ten nie tylko nie kapituluje, lecz stawia coraz bardziej zacięty, skuteczny opór. Z walki tej, wspomagany przez ZSRR i inne bratnie kraje socjalistyczne, Wietnam wyjdzie zwycięsko. (z)

SZWAJCARIA TEŻ!

Nawet stateczna, neutralna Szwajcaria postanowiła mieć wojska powietrzno-desantowe, wzorem innych państw posiadających tego rodzaju formacje. Tymczasowo jest to tylko kompania, której żołnierze już zaczęli intensywny trening. Na zdjęciu: Instruktor demonstruje jedną z pozycji w wolnym spadaniu.

RAJD EUROPEJSKI FAI-1967

TEGOROCZNY Rajd Europejski FAI (9-18.VI.67) zgromadził na starcie 43 samoloty. Start do rajdu, który w tym roku przebiegał prawie w całości nad terytorium Hiszpanii, nastąpił w San Sebastian, drugim punktem etapowym była Tuluza (we Francji), trzecim Reus, czwartym Alicante, piątym Tanger, szóstym Cordoba, siódmym Lizbona (Portugalia), ósmym Madryt.

Zwyciężył w rajdzie pilot hiszpański R. Villar 70 pkt karnych. Drugi — Austriak Nehsl — 123 pkt, trzeci — Hiszpan Perez — 131 pkt, czwarty — Austriak Gradischnig — 133 pkt, piąty — Austriak Gaisbacher — 144 pkt, szósty Hiszpan Setomer — 145 pkt, siódmy Niemiec (NRF) Schneider — 177 pkt, ósmy jego rodak — Dorn — 183 pkt, dziewiąty Jugosłowianin Poznic — 187 pkt, dziesiąty Niemiec (NRF) Meier — 193 pkt.

SWISSAIR

DATĄ zapoczątkowującą powstanie szwajcarskich linii lotniczych SWISSAIR jest marzec 1931 roku, kiedy to dwa towarzystwa — AD ASTRA z Genewy i BALAIR z Bazylei — połączyły się w jedno towarzystwo, z siedzibą w Zurychu. W tym czasie park maszyn SWISSAIR składał się z 13 samolotów Fokker i Dornier. Długość eksploatowanych linii wynosiła 4 203 km, wobec 136 600 km w r. ub. Latano tylko do miast niemieckich, włoskich, francuskich i do Wiednia.

W roku 1956 SWISSAIR zdecydowanie postawił na eksploatację maszyn odrzutowych. Obecnie park samolotów towarzystwa przedstawia się następująco: 4 DC-8 (na trasach północnoatlantyckich), 8 CV-990 „Coronado" (na liniach do Afryki, Ameryki Płd., na Daleki i Środkowy Wschód), 7 SE-210 „Caravelle" (Europa, Bliski Wschód i Afryka północna) i 5 DC-9 (Europa). Osiem samolotów tłokowych CV-440 „Metropolitan" i jeden F-27 używanych jest jeszcze na liniach europejskich. Z myślą o latach przyszłych zamówiono 4 samoloty DC-8, 7 DC-9, 2 F-27 oraz dwa olbrzymie Boeing-747.

Po ostatniej wojnie rozwój sieci SWISSAIR następował bardzo szybko. I tak m. in. w roku 1949 uruchomiono linię Genewa — Nowy Jork, w r. 1954 — do krajów Ameryki Płd., w r. 1957 — na Daleki Wschód aż do Tokio. Od r. 1958 SWISSAIRR utrzymuje stałe połączenie z Zurychu do Pragi, Belgradu i Zagrzebia, zaś od czerwca 1960 r. — do Warszawy. W dniu 27 lipca br. zainaugurowana została nowa linia z Zurychu przez Warszawę do Moskwy i z powrotem. (z)

Niżej: Douglas DC-8 Fan-Jet linii „Swissair".

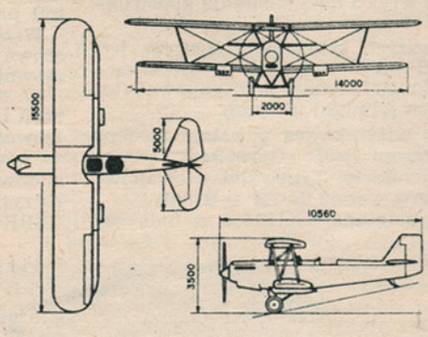
50 SAMOLOTY KRAJU RAD

TSZ-1

TEN pierwszy w Związku Radzieckim dwumiejscowy samolot szturmowy zbudowany był w styczniu 1931 roku. Jego twórcą był zespół konstruktorski Centralnego Biura Konstruktorów, w którym pracowali D.P. Grigorowicz i N. N. Polikarpow.

TSZ-1 (tiażołyj szturmowik, ciężki szturmowiec, pierwszy) był niemal taki sam jak i R-5, tylko dolne skrzydło miał nieco większe. Silnik, pilota i strzelca chroniła od pocisków nieprzyjacielskich płyta pancerna grubości od 4 do 6 mm. Skrzydła — pokryte sklejką, kadłub — z rur spawanych. Szturmowiec posiadał silne uzbrojenie — cztery karabiny maszynowe pod dolnym skrzydłem i dwa sprzężone na obrotnicy.

W roku 1932 zaczęły się obloty „młodszego brata" TSZ-1 — samolotu TSZ-2. Ulepszona wersja ciężkiego szturmowca prawie nie różniła się od TSZ-1. Rozwijał on prędkość do 215 km/h. Oba te samoloty były poprzednikami sławnych później szturmowców Ił-2, konstruowanych przez S. Iljuszyna.



STRATEGICZNE ZADANIA WOJSK RAKIETOWYCH

GŁOWNE i decydujące znaczenie w przyszłej wojnie — o ile rozpętają ją imperialiści — może mieć cios odwetowy strategicznych sił jądrowych — pisze marszałek Związku Radzieckiego N. Kryłow w tygodniku „Niediela".

W pierwszych minutach wojny uderzenie rakietowo-jądrowe skierowane będzie na ośrodki strategiczne ataku jądrowego nieprzyjaciela i główne zgrupowania jego sił zbrojnych. Broń jądrowa skierowana zostanie przeciwko obiektom wojskowo-przemysłowym i ośrodkom administracyjno-politycznym, przeciwko siedzibom władz państwowych i punktom dowodzenia wojskowego agresora.

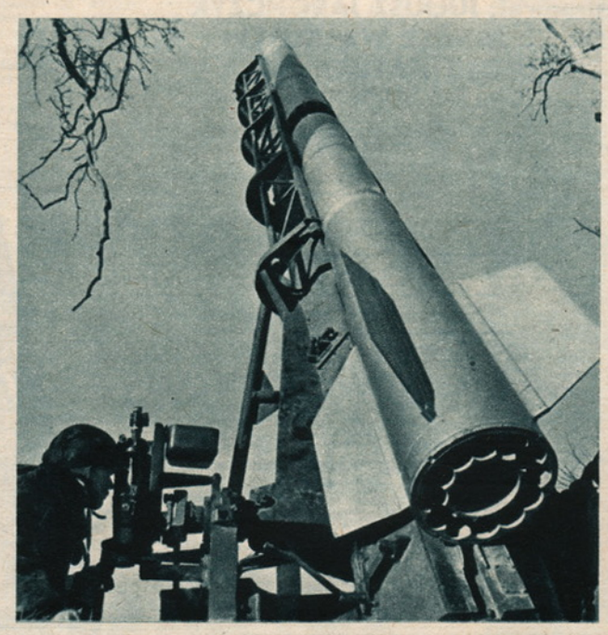
Ogromna prędkość, zwłaszcza w fazie zbliżania się do celu oraz różne tory lotu zapewniają faktycznie rakietom niezniszczalność w czasie lotu, zwłaszcza przy masowym ich użyciu. A krótki czas lotu zapewnia zaskoczenie.

N. Kryłow przypomina, że oddziały rakietowe zaczęto tworzyć w ZSRR zaraz po zakończeniu drugiej wojny światowej. Do 1955 r. w armii radzieckiej było już kilka pododdziałów uzbrojonych w rakiety średniego zasięgu. W latach następnych utworzono nowe oddziały wyposażone w rakiety międzykontynentalne.

Jednocześnie z produkcją rakiet balistycznych produkowano także broń jądrową. Wyprodukowane w końcu lat czterdziestych i na początku lat pięćdziesiątych radzieckie pociski jądrowe stały się podstawą rozwoju systemu uzbrojenia i całej sztuki wojennej. Obecnie wszystkie rodzaje radzieckich sił zbrojnych są wyposażone w ładunki jądrowe dla rakiet różnych typów i dla innych środków przenoszenia tych ładunków do celu.

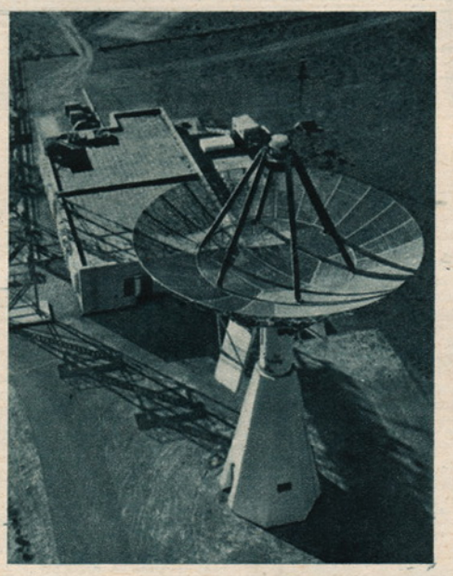
Na zdjęciu obok — fragment z zajęć taktycznych radzieckich wojsk rakietowych.

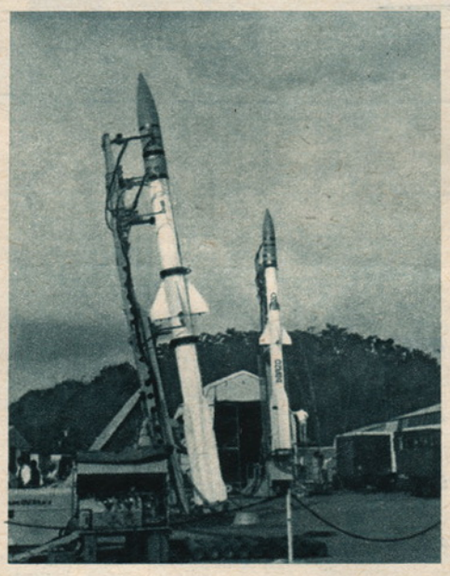
Foto: APN



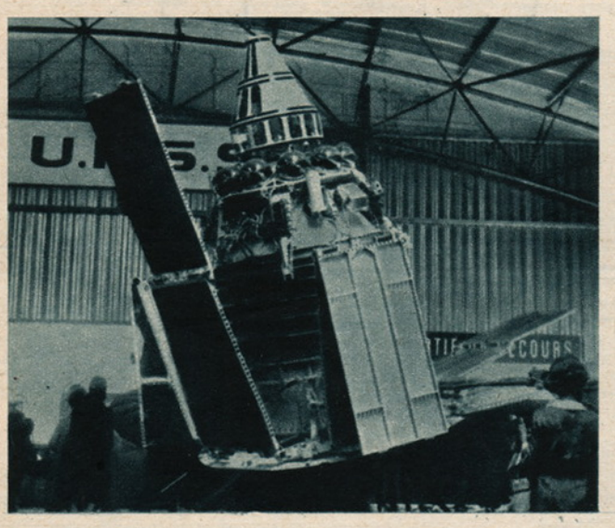
„CYKLOP" i „TYTUS"

CYCLOPE (Cyklop) to nazwa francuskiej stacji telemetrycznej z potężną anteną widoczną na pierwszym planie na zdjęciu obok. Zdjęcie pochodzi z okresu, kiedy stacja pracowała w Hammaguir na Saharze. Tuż obok przedstawiamy dwie rakiety badawcze ONERA „Titus", które w końcu roku ubiegłego wystartowały w Argentynie podczas całkowitego zaćmienia Słońca. Uzyskane obserwacje, dokonane przy pomocy tych rakiet, znacznie wzbogaciły wiedzę ludzką o wpływie Słońca na szereg zjawisk, zachodzących w atmosferze naszej planety.





„MOŁNIA" – BŁYSKAWICA



RADZIECKI satelita „Mołnia-1", który wyrzucony został na orbitę ziemską 23 kwietnia 1965 r., służy telekomunikacji dalekosiężnej. Obok zamieszczamy zdjęcie tego satelity dokonane na tegorocznym Salonie Lotniczym w Paryżu. Widoczne są częściowo złożone płaszczyzny z ogniwami słonecznymi (dają one moc 40 wattów). O wielkości satelity świadczyć może porównanie z wysokością osób zwiedzających pawilon radziecki. Przekrój i układ konstrukcyjny „Mołni" podajemy na ostatniej (20) stronie numeru bieżącego. Zgodnie z dotychczasowymi doświadczeniami m. in. telewizyjnymi, prowadzonymi przy wykorzystaniu satelitów typu „Mołnia-1", można śmiało przewidywać, iż niedługo odbierać będziemy światowe programy telewizyjne (również barwne) właśnie dzięki radzieckim satelitom podobnego typu.

BUDAPESZTEŃSKA WYSTAWA RADZIECKICH OSIĄGNIĘĆ W KOSMOSIE

W Budapeszcie otwarto wystawę „50 lat radzieckiej nauki i techniki". Jest to pierwsza z szeregu imprez organizowanych na Węgrzech w związku z obchodami 50-tej rocznicy Rewolucji Październikowej.

W ośmiu pawilonach na terenie miasteczka Międzynarodowych Targów Budapeszteńskich ZSRR pokazuje najwybitniejsze zdobycze swej nauki i techniki. W oddzielnym pawilonie demonstrowane są najnowsze urządzenia w dziedzinie badań jądrowych i pokojowego wykorzystania energii atomowej.

Model rakiety Ciołkowskiego otwiera wielki dział kosmonautyki radzieckiej. Zgromadzono w niej makiety statków i sond kosmicznych od pierwszego sputnika do „Mołni" i potężnej, 12-tonowej stacji „Proton". Znajdują się tu cztery satelity z serii „Kosmos" oraz makieta pojazdu „Wostok".

SŁAWNI LOTNICY

CZOŁOWA spadochroniarka francuska lat pięćdziesiątych Odette Rousseau-Balesi pierwszy stopień skoczka sadochronowego uzyskała w 1950 roku, zaś drugi stopień w roku następnym. Dwa lata później odniosła piękny sukces sportowy, zdobywając tytuł mistrzyni Francji w spadochroniarstwie.

W roku 1954 otrzymała uprawnienia instruktora spadochronowego. W tym samym roku uczestniczyła w mistrzostwach świata, które odbywały się w Saint Yan (Francja).

Rok 1955 przyniósł spadochroniarce francuskiej rekord międzynarodowy.

ODETTE BALESI

Oto dnia 25 sierpnia 1955 roku dwudziestoośmioletnia instruktorka spadochronowa ustanowiła nowy rekord międzynarodowy długotrwałości spadania.

Start do tego rekordu nastąpił z lotniska w Bretigny, o godzinie 12.24. Na pokładzie samolotu NORD 2501, oprócz Odetty, znajdował się pilot, mechanik i komisarz sportowy Aeroklubu Francuskiego. Skok nastąpił o godzinie 13.24. Wysokościomierz zamocowany na samolocie wskazywał wówczas wysokość 8 721 metrów. Ostatecznie przyjęto wysokość 8 666 metrów, taką jaką zarejestrował barograf. Zanotował on ponadto otwarcie spadochronu rekordzistki na wysokości 408 metrów. Poprzedni rekord w tej konkurencji należał do spadochroniarki radzieckiej Animat Sułtanowej i wynosił 7 246 metrów.

Począwszy od 1956 roku Odetta Rousseau-Balesi coraz częściej bierze udział w różnego rodzaju komisjach sportowych i sędziowskich nie tylko na terenie Francji, ale również poza jej granicami. Mile widziana i zapraszana w skład komisji spadochronowych, reprezentuje zawsze niedwuznaczny pogląd na sprawy, które dobrze zna i których sporne problemy może rozstrzygać ku zadowoleniu obu stron.

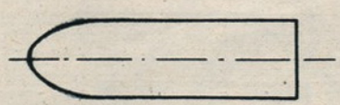
Do tej pory Odette Balesi (wyszła za mąż za francuskiego skoczka i działacza spadochronowego) wchodziła w skład komisji na mistrzostwach świata w Związku Radzieckim, Czechosłowacji, USA, NRD oraz wielu imprezach o charakterze międzynarodowym. Ogółem wykonała blisko 600 skoków ze spadochronem, w tym na terenie Belgii, Hiszpanii, Holandii, Italii, Jugosławii, NRD i Związku Radzieckiego.

Począwszy od 1967 roku jest sekretarką Komisji Spadochronowej FAI.

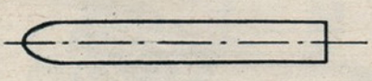
(m)

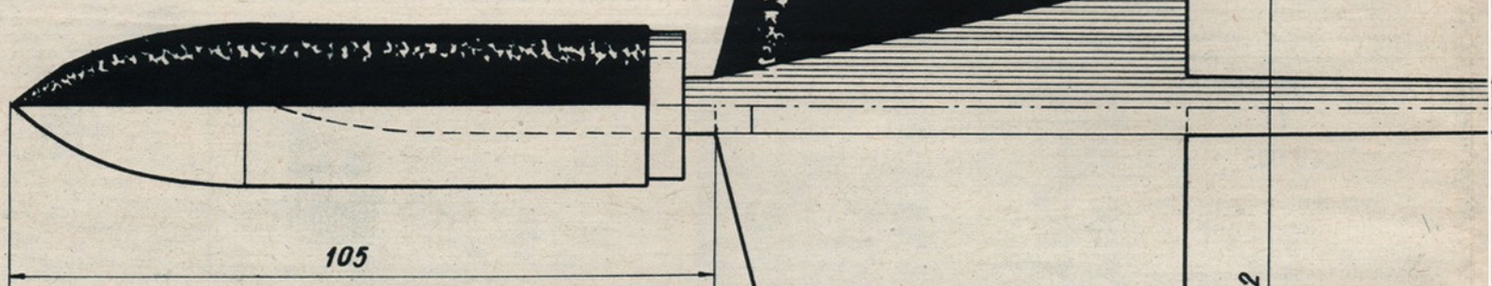
RAKIETOPLAN

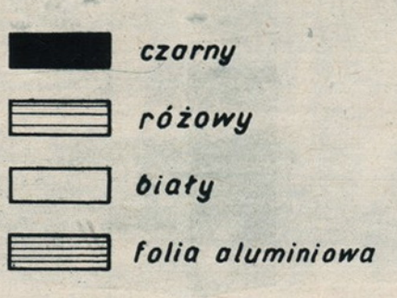
Konstruował: JULIUSZ JAROŃCZYK
Kreślił: JANUSZ WAŁKUSKI
WIELKOŚĆ NATURALNA

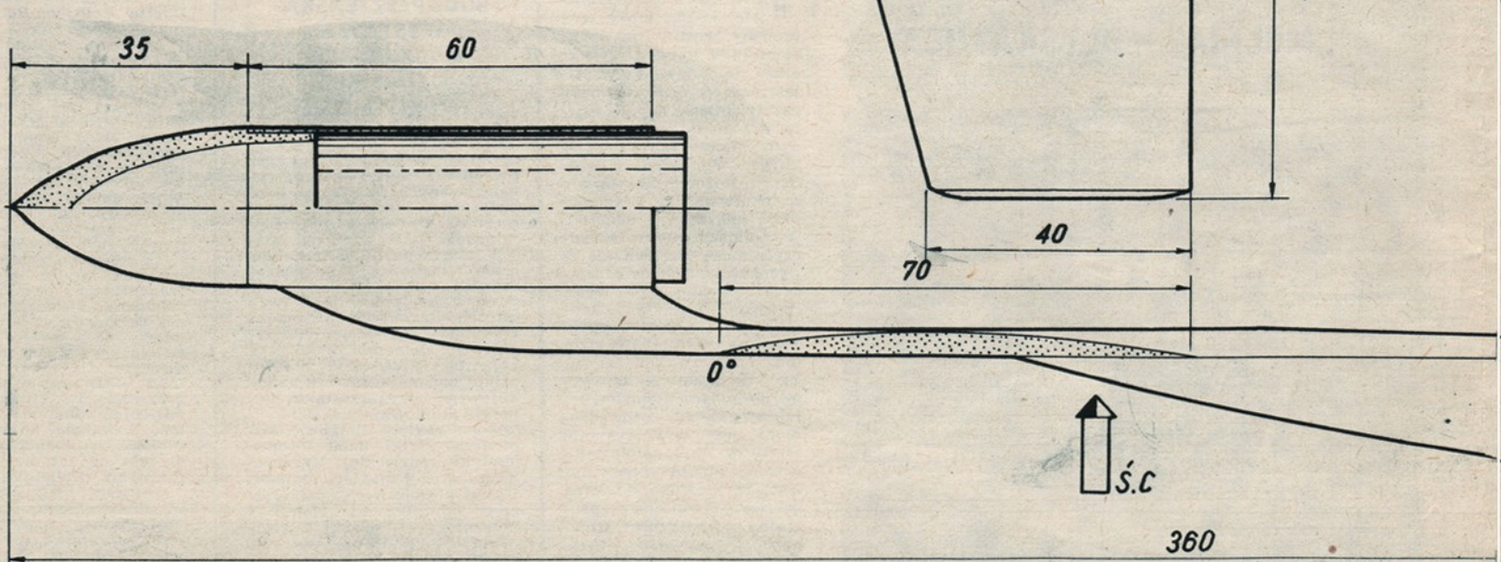


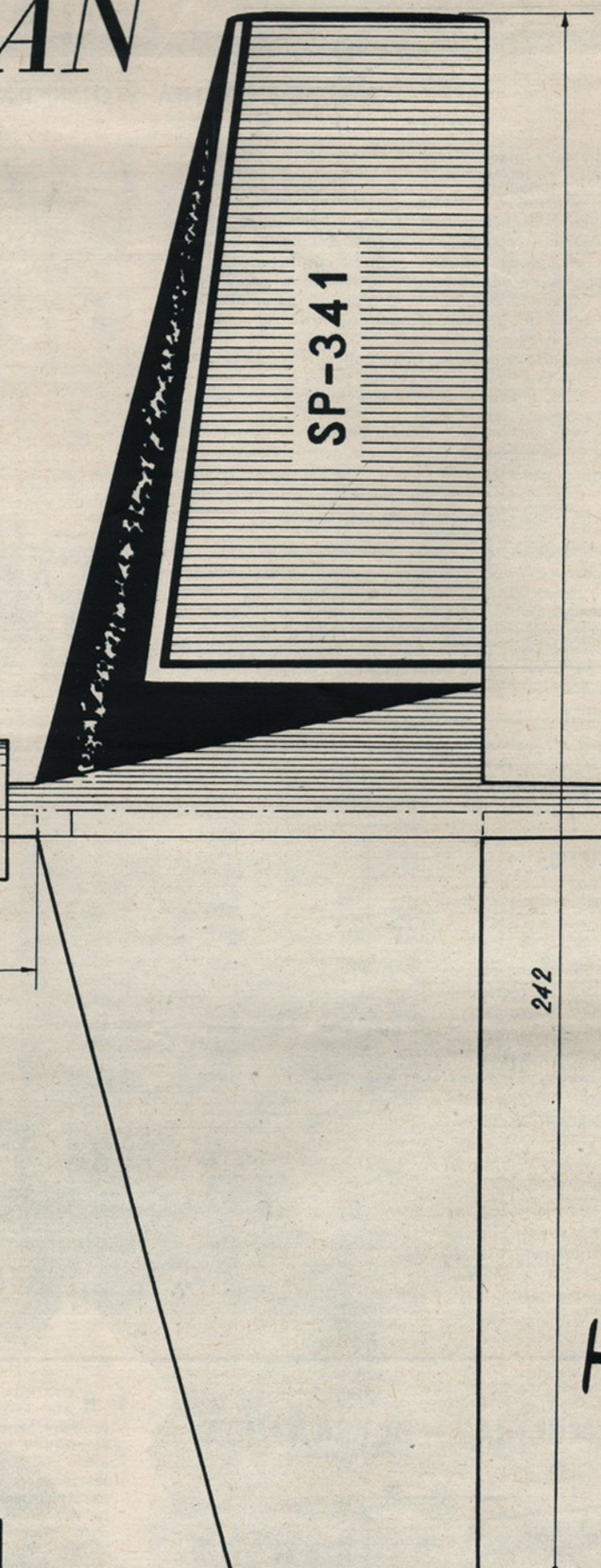
płyty brzegowe











NOWOŚCI MAŁEGO LOTNICTWA

NOWOŚCIĄ numer jeden, którą sygnalizuję naszym Czytelnikom, jest ukazanie się w sprzedaży księgarskiej z dawna oczekiwanej książki pod tytułem „ZDALNE KIEROWANIE MODELI". Autor: Janusz Wojciechowski. Wydawca: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, czyli nasza firma. A książka? Radzę się pośpieszyć z kupnem, bo pierwszy nakład, jak to zwykle bywa, jest niewysoki. W książce zawarto wszystko nowe i najnowsze z dziedziny zdalnego kierowania. Na szczegółowe omówienie pracy Wojciechowskiego zarezerwować trzeba jednak więcej miejsca w numerze oraz — więcej czasu na szczegółowe przestudiowanie tomu o pokaźnej grubości.

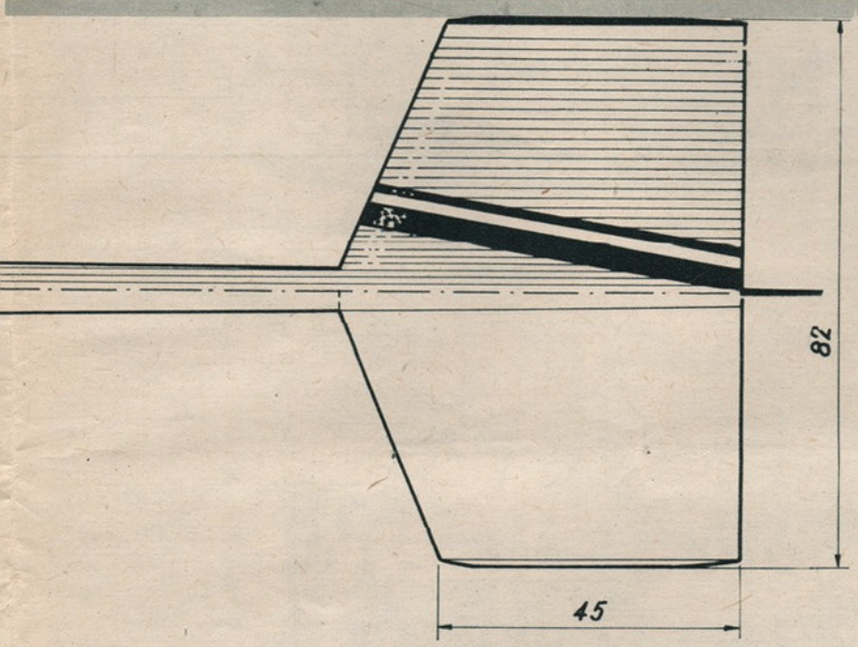
Sierpniowe zawody modeli rakiet, które odbyły się w Krakowie przyniosły również nowość, o którą — dodam — skromnie wielokrotnie występowałem. Otóż zrezygnowano z pomiaru wysokości lotu modeli, mierząc wyłącznie czas. I podobno zawody rozgrywano bardzo sprawnie. Bliżej o tej imprezie napiszemy w najbliższych numerach, żałując równocześnie, iż tak ważne zawody nie pozostawiły oficjalnej „dokumentacji" fotograficznej. Nikt bowiem z wydziału Foto i Filmu ZG APRL nie utrwalał zawodów małych rakiet ani od strony sportowej, ani technicznej. Wielka to strata na pewno i dla ośrodka krakowskiego. Chyba, że ktoś na miejscu dbał o udokumentowanie imprezy.

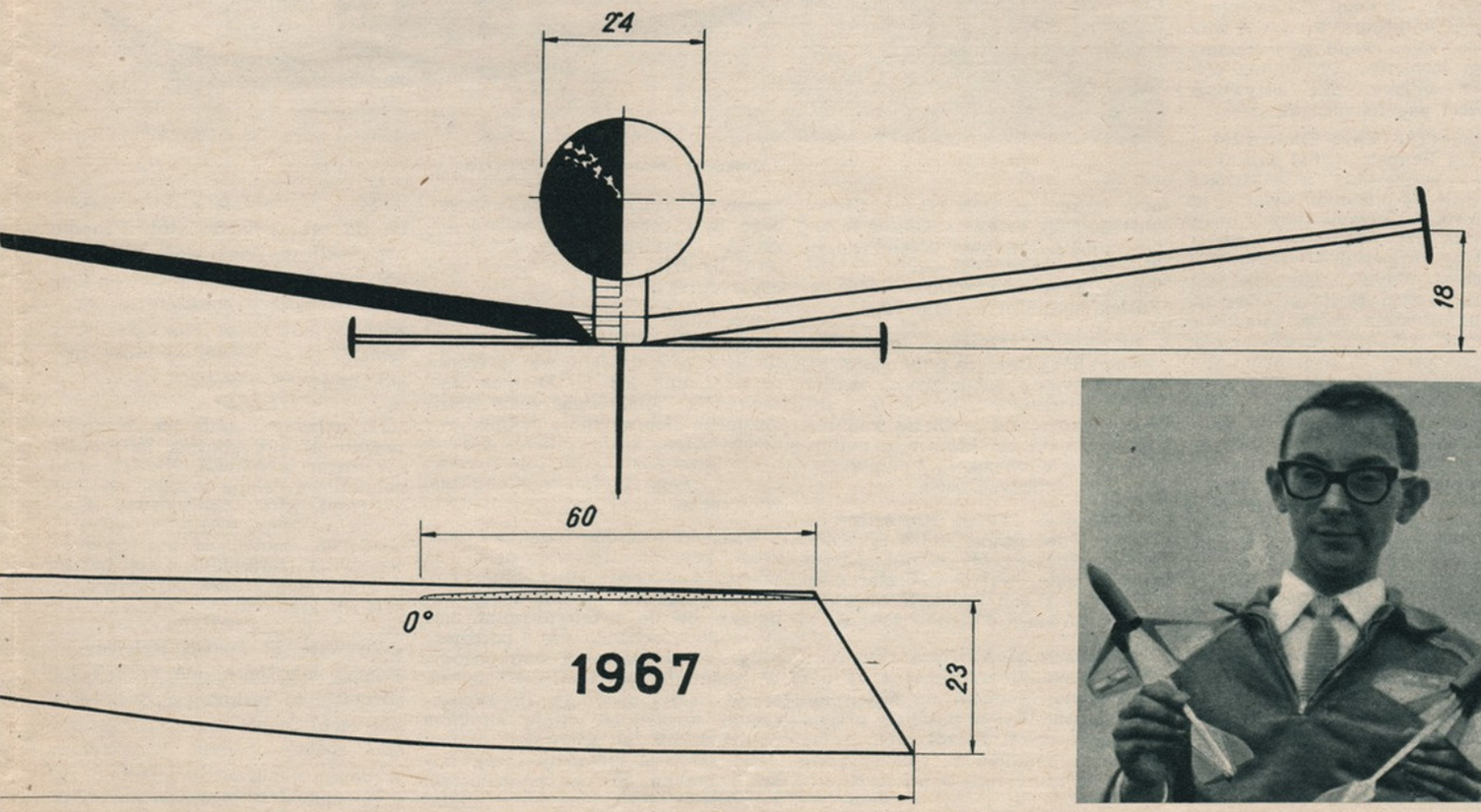
Najbliższe zawody modeli rakiet zostaną, zgodnie z zapewnieniem Wydziału Modelarskiego ZG APRL, zorganizowane w październiku w Toruniu. Przypuszczam, że gościnny szef modelarstwa, Henryk Meller, zarezerwuje dla niżej podpisanego jedno dobre miejsce obserwacyjne na toruńskim polu startowym. Pozna mnie — będę trzymał w ręku najnowszy numer „Srzydlatej Polski" i pięć aparatów fotograficznych!

Aby w jakiś sposób wynagrodzić Czytelnikom brak oryginalnej, własnej relacji z Krakowa, przedstawiamy plan zwycięskiego modelu rakietoplanu konstrukcji Juliusza Jarończyka z Muszyny. Plan podano w wielkości naturalnej, co też, jak na nasze skromne możliwości, jest swego rodzaju nowością.

Rakiety, rakietami — jak mówi mój przyjaciel — a ty się zajmij lepiej skandalicznym przygotowaniem naszej ekipy na tegoroczne mistrzostwa świata w Czechosłowacji. Przepraszam bardzo, ale dlaczego ja mam się tym zajmować? Może dlatego, że zajęliśmy kiepskie miejsca, może dlatego, że nie wszystkie modele nadawały się na pokaz w Pcimiu, nie mówiąc o Pradze, może dlatego, że jak dotąd członkowie ekipy nie spieszą się z wyrażeniem swoich opinii o mistrzostwach i o zdobytych doświadczeniach. Ależ podobnie było i w latach ubiegłych z innymi mistrzostwami i wyjazdami za granicę. Niektórzy także czekali na odgłosy obcej prasy. Wówczas już łatwiej napisać. Tylko — chyba trudniej wydrukować? Uspokoiłem zatem przyjaciela i przy okazji wspomniałem, że mimo wszystko dysponujemy ładnym materiałem zdjęciowym, zgromadzonym przez inż. J. Wałkuskiego, który zupełnie prywatnie, jako obserwator, przebywał w Czechosłowacji podczas mistrzostw i o dziwo, mógł już w trzy dni po powrocie dać nam pierwsze informacje. Wszystko zatem w porządku. Czekamy na następne mistrzostwa, które ponoć ma zorganizować Hiszpania! Ale tak z ręką no sercu, to Komisja Modelarska APRL, która na nowo się niedawno utworzyła, powinna natychmiast zwołać nadzwyczajne zebranie i przedyskutować całokształt zagadnienia zatytułowanego: „Mistrzostwa świata — Czechosłowacja rok 1967".

PAWEŁ ELSZTEIN





RAKIETOPLAN ten został opracowany do startu podczas spokojnych warunków atmosferycznych oraz przy dobrej widoczności. Główną jego zaletą jest silna konstrukcja, lekkość oraz stateczny prostoliniowy lot wznoszący, dzięki temu wysokość osiągnięta przez ten rakietoplan wynosi ponad 350 metrów. Wykonany jest całkowicie z balsy miękkiej i średniej twardości. Całkowity ciężar wynosi 9,2 grama.

W rakietoplanie tym zastosowane zostały kąty zerowe względem płaszczyzn nośnych oraz osi ciągu. Skrzydła posiadają profil płasko-wypukły z ostrą krawędzią natarcia i wykonane są z miękkiej balsy o grubości 4 mm. Stateczniki z balsy 1 mm, średniej twardości, kadłub wykonany z balsy o przekroju 4 x 8 mm, ścienionym ku końcowi. Obudowa silnika z miękkiej balsy 0,8 mm i pokryta papierem japońskim, głowica drążona z miękkiej balsy. Dla zmniejszenia oporu indukowanego na końcach skrzydeł i stateczniku poziomym znajdują się płyty brzegowe.

Wszystkie części rakietoplanu zostały sklejone klejem epoksydowym „Epidian-5", następnie pomalowane jaskrawo-różowym lakierem fluoryzującym i przyozdobionym białym i czarnym lakierem nitro. Wnętrze rakietoplanu wyklejone jest cienką folią aluminiową. Cała zewnętrzna powierzchnia została wypolerowana (a zwłaszcza dolna powierzchnia skrzydeł) drobnym papierem ściernym oraz pastą polerską. W drążonej głowicy znajduje się taśma z cienkiego czerwonego jedwabiu o wymiarach 25 x 300 mm, która przymocowana jest cienkim drutem do silnika rakietowego. Taśma ta służy do hamowania opadającego silnika, który zostaje odrzucony z rakietoplanu przed osiągnięciem maksymalnego pułapu.

Rakietoplan ten przystosowany jest do startu z dwuprętowej wyrzutni, ale może również startować z wyrzutni jednoprętowej, po doklejeniu do kadłuba rurki zaczepu. Rakietoplan starannie wykonany i dobrze oblatany w granicach 130—150 s zatacza zakręty w prawą stronę o średnicy około 50 metrów

(J. J.)

SAMOLOT NA SAMOLOCIE

„MERCURY" I „MAIA"

Poniżej zamieszczamy dwa interesujące opracowania. Jedno dotyczy samolotu na samolocie („Maia" i „Mercury"). Drugie — samolotu w samolocie (Savoia Marchetti).

JEDNĄ z najbardziej oryginalnych konstrukcji lotniczych okresu międzywojennego był bez wątpienia zespół samolotów, składający się z dużej łodzi latającej i umieszczonego na niej lżejszego wodnosamolotu, przeznaczonego do dalekodystansowych przelotów (ten angielski wynalazek skopiowali w czasie wojny Niemcy podczas swych prób zbombardowania uralskiego zagłębia przemysłowego). Swe przeżycia związane z samolotami „Maia" i „Mercury" opisuje brytyiski wicemarszałek lotnictwa Donald Bennett w książce pt. „Pathfinder" (przytaczamy w skrócie).

Przedstawmy najpierw autora: urodzony w 1910 roku, wstąpił w wieku 20 lat do RAF, po czym przez szereg lat lata na liniach „Imperial Airways". Powołany w czasie wojny do czynnej służby był najpierw organizatorem jednostki zajmującej się pilotowaniem do Anglii samolotów zakupionych w USA (Transatlantic Ferry Service), następnie zaś twórcą i dowódcą dywizjonów, zadaniem których było naprowadzanie nocnych bombowców nad cel i znakowanie go bombami świetlnymi (słynna Pathfinder Force). W wieku 33 lat mianowano go wicemarszałkiem lotnictwa. Po wojnie wystąpił z wojska; jest aktywnym działaczem pacyfistycznym.

„Zespół «The Mayo Composite» — wspomina Bennett — był zaprojektowany i zbudowany w zakładach Shorta, ale posiadaczem patentu na mechanizm rozłączania samolotów w powietrzu był ówczesny dyrektor techniczny «Imperial Airways», major Robert Mayo. Koncepcja jego polegała na tym, że dolna część zespołu umożliwiała ciężko załadowanej górnej jednostce wydźwignięcie się w powietrze. Duży samolot, wyposażony w potężne silniki, rozwiązywał problem należytego ciągu przy starcie. Po nabraniu odpowiedniej prędkości i wysokości — piloci porozumiewali się przy pomocy zainstalowanych w obu kabinach lampek — następowało rozdzielenie obydwu maszyn, przy czym lżejszy «odskakiwał» na kilka metrów w górę.

Short S. 20 «Mercury» był 2-miejscowym wodnopłatem pływakowym, wyposażonym w 4 chłodzone powietrzem 16-cylindrowe silniki Napier «Rapier» V o mocy 340 KM. Zbiorniki w skrzydłach mieściły 5450 l paliwa, a komory ładunkowe w pływakach — do 1000 kG bagażu.

Długość — 15,6 m. Rozpiętość — 22,3 m. Pow. nośna — 56,8 m². Obc. pow. nośnej — 164 kG/m². Ciężar pustego sam. — 4,54 t. Ciężar w locie — 9,3 t. Prędkość przelotowa — 290 km/h. Prędkość min. — 157 km/h. Pułap praktyczny — 6400 m. Zasięg normalny — 6100 km.

„Maia" i „Mercury" w powietrzu.

Short S. 21 «Maia» — to przebudowana łódź latająca typu „Empire", ze zwiększoną powierzchnią skrzydeł, wzmocnioną konstrukcją i zainstalowanym na grzbiecie kadłuba rusztowaniem, na którym zamontowywano «Mercurego». 4 silniki po 915 KM. Załoga: 5 osób.

Długość — 25,9 m. Rozpiętość — 34,8 m. Pow. nośna — 163 m². Obc. pow. nośnej — 106 kG/m². Ciężar pustego sam. — 10,9 t. Ciężar przy starcie — 17,3 t. Prędkość największa — 320 km/h. Pułap — 6000 m.

W dniach 20—21 lipca 1938 roku pilotowałem «Mercurego» z Foynes w Wielkiej Brytanii do Montrealu w Kanadzie. Był to pierwszy przelot nad Północnym Atlantykiem z ładunkiem handlowym. Po powrocie zostałem zaproszony przez sir Kingsleya Wooda, który był wówczas sekretarzem stanu w Ministerstwie Lotnictwa. Przy tej okazji spytałem go, czy aprobowałby projekt pobicia posiadanego przez Niemców rekordu odległości lotu wodnosamolotów. Wielki lotnik zapalił się od razu do tego projektu.

Ja osobiście planowałem przelot z Southampton do Capetown. Nasz atlantycki sukces przekształcił wielu poprzednich pesymistów w zagorzałych optymistów. Pod ich wpływem uzgodniliśmy ostatecznie, że wystartujemy z Dundee w Szkocji, co dałoby mi możliwość ustanowienia absolutnego rekordu odległości przelotu. Próba ta pociągnęła za sobą konieczność wykonania szeregu zmian w strukturze «Mercurego». Uszczelniono pływaki, by mogły służyć jako dodatkowe zbiorniki, zainstalowano elektryczne i ręczne pompy. W ten sposób mogliśmy zabrać dwa razy więcej paliwa niż zwykle. Maszyna miała być o 45 proc. bardziej przeciążona, niż przy poprzedniej próbie.

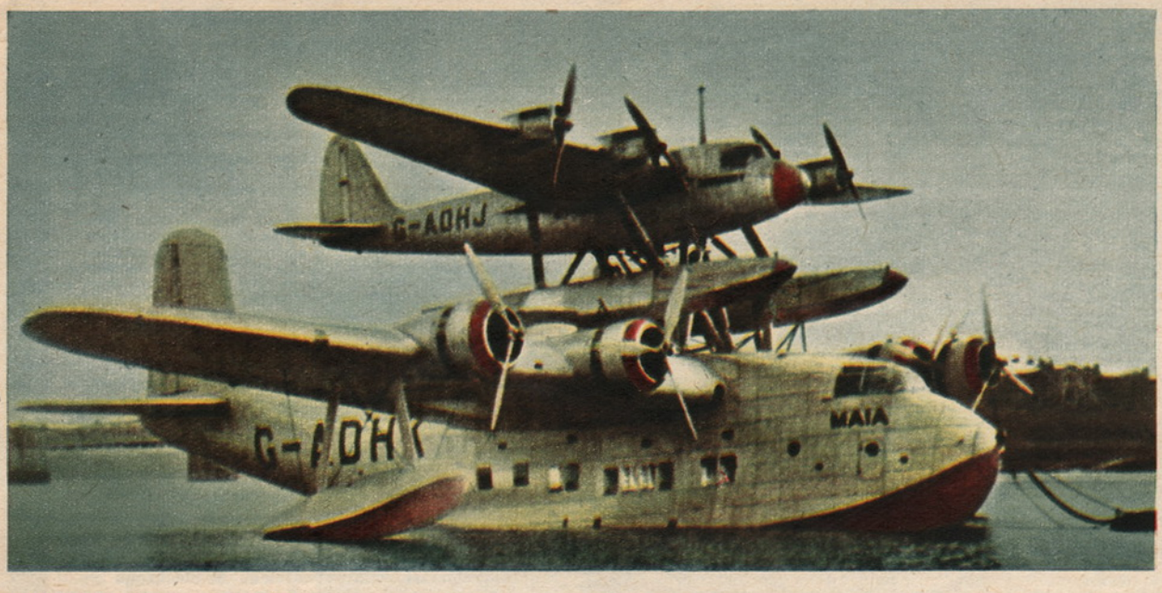
Wszystkie te zmiany uniemożliwiły przeprowadzenie lotu w okresie letnim i dopiero we wrześniu przenieśliśmy się do Dundee. Ponieważ lot miał trwać dwie doby, musiałem dobrać sobie takiego radiooperatora, który miałby pojęcie o pilotażu. Został nim Ian Harvey, mający rangę I oficera statku powietrznego.

Wszystko szło doskonale, z wyjątkiem pogody. Upływał dzień za dniem, wiał ciągle silny, przeciwny wiatr. Ponieważ jednak okres nadający się do przelotu mijał, postanowiłem wystartować 6 października, bez względu na stan pogody. W południe wdrapaliśmy się na szczyt naszej piramidy. Po zapuszczeniu wszystkich ośmiu silników popłynęliśmy w kierunku morza. Start zawierał elementy niepewności i ryzyka, ale wszystko poszło szczęśliwie. Puściłem swoje silniki na pełny gaz, żeby odciążyć «Maię» i wkrótce znaleźliśmy się nad umówionym miejscem, gdzie oczekiwała nas komisja sportowa. Tam rozłączyliśmy zespół.

Od razu okazało się, że utrzymanie w powietrzu przeciążonego «Mercurego» wymagało więcej mocy silnika, niż myśleliśmy. Co gorsze — w momencie rozłączenia, które nastąpiło przy większej, niż zazwyczaj prędkości — obluzowała się, a następnie całkiem odleciała osłona jednego z silników. Zwiększyło to aerodynamiczny opór maszyny o 3—4 proc. Stanąłem przed koniecznością trudnej decyzji. Wiedziałem, że wielu ludzi w Londynie było przeciwnych naszym projektom; zawrócenie z drogi dałoby im do ręki potężny atut. Ponadto nie mógłbym i tak wodować przed upływem 12 godzin — przed zmniejszeniem ciężaru samolotu o odpowiednią ilość kilogramów. Tak więc czułem, że najlepsze, co mogę zrobić, to lecieć dalej.

Po godzinie okazało się, że można zastosować już uboższą mieszankę, nie tracąc wysokości. Niestety, nad południową Anglią trafiłem na zimny front, który spowodował oblodzenie maszyny. Aby temu zapobiec, musiałem znowu poświęcić sporo wysokości. Nadrabiałem ją bardzo powoli i góry Atlasu przebyłem tuż nad ich graniami.

Pierwsze 12 godzin leciałem na ubogiej mieszance, ale na pełnych obrotach, co znakomicie świadczy o silnikach. Co pół godziny sprawdzałem zużycie paliwa i faktyczną prędkość, nanosząc na diagram zużycie paliwa w galonach na godzi-



„Maia" i „Mercury" przed startem.

nę. Na tym samym diagramie oznaczałem także zużycie w galonach na 100 mil. Nawigację prowadziłem przy pomocy map i sekstantu, przenosząc co pół godziny swą pozycję ze szczegółowych map na kartę, gdzie uwidoczniona była cała trasa.

Te pomiary wskazywały, że wprawdzie nic uda mi się pobić rekordu absolutnego, ale rekord wodnopłatowców leży całkowicie w granicach możliwości. Do nadawanych co godzinę meldunków o naszym położeniu Harvey dodawał umownym kodem także i krótką wiadomość o szansach na sukces. Przez prawie 10 godzin wysyłałem wiadomości pesymistyczne. Jak się później dowiedziałem, moi przyjaciele w dyrekcji «Imperial Airways» chcieli już mi wysłać polecenie powrotu. Rankiem jednak moje meldunki poprawiły się.

Saharę przelecieliśmy podczas doskonałej pogody, nie schodząc ani na chwilę z wytyczonej loksodromy. Tymczasem jednak w południe spotkało nas nowe niepowodzenie: elektryczne pompy, które miały opróżnić zbiorniki w pływakach — nie działały. Cały wolny od nadawania czas Harvey spędzał na daremnych wysiłkach uruchomienia ich. Bezskutecznie.

Stanęliśmy wobec tego w obliczu problemu przepompowania 4 ton paliwa na wysokość około 5 metrów — ręcznie. Mała pomocnicza pompa miała niewielką wydajność, ale Harvey spisywał się nadzwyczaj dzielnie. Ponieważ jednak lecieliśmy stale na wysokości przekraczającej 3500 metrów, a do tego w rozrzedzonym, tropikalnym powietrzu — zaczął mu dawać się coraz bardziej we znaki brak tlenu. Po pewnym czasie zorientowałem się, że sytuacja staje się krytyczna: mój towarzysz po prostu upadał z wyczerpania. Od tej pory zmienialiśmy się przy sterach i pracy przy pompie.

Przelecieliśmy przez strefę burz i związanej z nimi silnej turbulencji, co oznaczało nie tylko zwiększony wysiłek przy prowadzeniu samolotu, ale i dodatkowe zużycie paliwa. Zorientowałem się, że jeśli nie uda nam się przepompować wszystkiej benzyny z pływaków, nie będziemy w stanie utrzymać się w powietrzu przez całą nadchodzącą noc. Na całym wybrzeżu nie było zaś ani jednego lotniska dla wodnopłatowców, nie można więc było nawet marzyć o zorganizowaniu sobie możliwości nocnego wodowania. Zdwoiliśmy więc nasze wysiłki — pracowaliśmy jak niewolnicy.

Gdy zapadła ciemność, nie mieliśmy jeszcze w głównych zbiornikach dostatecznej rezerwy. Musieliśmy zatem pracować i w nocy. Co gorsza, Harvey, pracujący nieprzerwanie przez cały dzień, zaczął teraz zdradzać objawy choroby wysokościowej. Wracając do kabiny widziałem np., że nie zwraca w ogóle uwagi na przyrządy, a pewnego razu nie zastałem go w niej w ogóle — siedział na swoim miejscu, przy radiostacji. Całe szczęście, że nasz pilot automatyczny funkcjonował bez zarzutu. Po północy Harvey spytał mnie: «A gdzie ten drugi?» «Co takiego?» — odpowiedziałem. «No, gdzie jest ten drugi? Pewnie sobie poszedł». (Po locie opowiedział mi, że przez dłuższy czas miał nieodparte wrażenie, że na pokładzie jest ktoś jeszcze oprócz nas). Wreszcie pompa zaczęła zasysać powietrze. Nasza robota była skończona.

Przez całą noc brałem bardzo dokładne namiary gwiazd i rankiem, porównawszy nasze położenie ze wskazaniami paliwomierza, zdałem sobie sprawę, że do Capetown nie dolecimy. Mając rekord wodnopłatowców już w kieszeni, zacząłem wybierać miejsce do wodowania. Mogliśmy dolecieć do Port Nolleth, ale musielibyśmy tam wodować na otwartym morzu, co przy atlantyckich falach nie wydawało mi się zbyt bezpieczne. Dlatego też postanowiłem usiąść w zatoce Aleksandra u ujścia Oranje. Gdy po wodowaniu kierowałem się w stronę przystani, okazało się, że rzeka usiana jest mieliznami i wkrótce ugrzęzłem na jednej z nich.

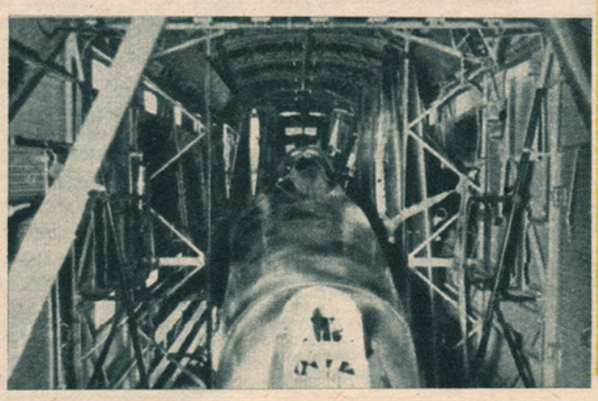
Podpłynęła do nas cała masa łodzi — mieszkańcy pobliskiego osiedla wiedzieli o naszym locie i okazali wszelką możliwą pomoc. Po zepchnięciu samolotu z mielizny dostarczyli nam także paliwa. Niestety, znowu musieliśmy przystąpić do pracy fizycznej. Nasi pomocnicy po prostu spychali na wodę wielkie beczki z benzyną i holowali je do samolotu. Musieliśmy je potem wyciągać na jeden z pływaków, wycierać z wody, otwierać i pompować paliwo do zbiorników w skrzydłach ręczną pompą, którą nam na szczęście dostarczyli. W ten sposób zatankowaliśmy prawie 1000 litrów, co umożliwiało nam już dalszy przelot do Capetown, dokąd przybyliśmy po trzech godzinach. Byliśmy posiadaczami rekordu: w 42 godziny i 25 minut przebyliśmy 9652 kilometry."

Bennett odbył na „Mercurym" jeszcze dwa loty z Anglii do Egiptu, po czym loty na okres zimowy zawieszono. W 1939 roku „Imperial Airways" przekształcono w „British Overseas Airways Corporation", którego kierownictwo zainteresowane było raczej rozwojem większych konstrukcji pasażerskich. Ostatecznie, po wybuchu wojny, samolot przekazano 320 holenderskiemu dywizjonowi wywiadowczemu, działającemu w ramach RAF. O dalszych jego losach brak danych.

RAJMUND SZUBAŃSKI

SAMOLOT W SAMOLOCIE

Samolot Savoia Marchetti SM 82, przewożący w swoim wnętrzu inny samolot.



BYŁ rok 1938. Na wyposażenie włoskiego lotnictwa transportowego wszedł od niedawna duży trójsilnikowy samolot o obszernej ładowni Savoia Marchetti SM-82.

Dzięki znacznemu zasięgowi samolot ten był w stanie przelecieć z pełnym ładunkiem z lotnisk w Libii bez lądowania do włoskiej Afryki Wschodniej (Erytrea, Abisynia i Somali). Nową maszynę postanowił wykorzystać podpułkownik lotnictwa włoskiego Galante dla transportu samolotów myśliwskich. Próby wypadły pomyślnie. Jak widać na zdjęciach, po demontażu silnika, skrzydeł i sterów można było cały dwupłatowy myśliwiec Fiat CR-42 *) umieścić w ładowni SM-82.

Praktyczne wykorzystanie inicjatywy pułka Galante nastąpiło w latach 1940—1941. Po przystąpieniu Włoch do wojny Wielka Brytania poddała całą włoską Afrykę Wschodnią ścisłej blokadzie. Gdy liczebność myśliwców włoskich w tej kolonii stopniała do około 12 sztuk, Savoie zaczęły przewozić z Włoch przez Libię samoloty Fiat CR-42.

Maszyny te, choć zawiodły na europejskim teatrze działań w walce ze „Spitfire'ami„ i „Hurricane'ami", mogły z powodzeniem walczyć z przestarzałymi dwupłatowcami „Gladiator", których — z braku nowszych maszyn — używać musiało w tym czasie lotnictwo brytyjskie w Afryce Wschodniej.

Łącznie Savoie przewiozły do włoskiej Afryki Wschodniej — obok innych ładunków — ponad pięćdziesiąt Fiatów. Wysiłek ten poszedł jednak na marne. Otoczone przez Brytyjczyków wojska włoskie w Afryce Wschodniej skapitulowały już w kwietniu 1941 r.

ANDRZEJ RZEPNIEWSKI

*) O maszynie tej pisał ostatnio na łamach „Skrzydlatej" (nr 5/1961) Janusz Kędzierski: „Ostatnia walka dwupłatów".

AEROKLUBY

WARSZAWA

Działalność wyszkoleniowa Aeroklubu Warszawskiego w okresie 1 stycznia — 1 września 1967 r. przedstawia się następująco:

SEKCJA SAMOLOTOWA: Wylatano 1 097 godz. 3 min. na szkolenie i trening pilotów sekcji oraz 388 godz. 18 min. na zabezpieczenie sekcji szybowcowej i 101 godz. 29 min dla sekcji spadochronowej. Daje to razem 1 586 godz. 49 min. wylatanych przez pilotów samolotowych. Uzyskano 4 klasy III (w trakcie szkolenia jeszcze 4 pilotów), 6 klas II (przygotowywanych jest jeszcze 6 pilotów) i 2 klasy I (do końca roku 8). Zdobyto 171 uprawnień wyszkoleniowych (do końca roku około 210).

Sekcja brała udział w pokazach lotniczych w: Warszawie (wianki i otwarcie Pomnika Lotnika), Przasnyszu, Ciechanowie, Wołominie i Poznaniu. Do końca roku przewiduje się jeszcze udział w pokazach w: Krakowie, Świdniku i w Warszawie, z okazji 40-lecia AW.

Piloci sekcji startowali w następujących zawodach: VI Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów (4 załogi), Zlot do Morza (2 załogi), Samolotowe Mistrzostwa Polski (2 załogi). Niewątpliwym osiągnięciem sekcji była organizacja VI Warszawskich Zawodów Samolotowych, w których uczestniczyło 38 pilotów. Planuje się organizację na Gocławiu Ogólnopolskiego Konkursu Samolotowej Akrobacji Zespołowej (12—15.X. br.), z udziałem m. in. warszawskich zespołów.

Sekcja, choć skupia 108 aktywnie latających pilotów, posiada znów tylko jednego instruktora, Stanisława Szustakiewicza, jako że z dniem 1.IX. br. instr. J. Fliszkiewicz przeszedł do pracy w PLL LOT. Na podkreślenie zasługuje bardzo aktywna pomoc instruktorów społecznych, bez których niemożliwe byłyby takie osiągnięcia sekcji. Do szczególnie wyróżniających się zaliczyć należy: Pelagię i Tadeusza Majewskich, W. Markowskiego, W. Korsaka, A. Adamkiewicza, W. Kwiatkowskiego, St. Wielgusa, Zb. Żuczkowskiego i innych.

SEKCJA SZYBOWCOWA: Sekcja skupia ponad 180 pilotów. Pracuje w niej dwóch instruktorów etatowych: Leszek Janicki i Lidia Pazio. Wyszkolono 26 pilotów na obozie LPW I stopnia oraz 17 pilotów do klasy III dla potrzeb własnych. Uzyskano 61 uprawnień wyszkoleniowych. Przeleciano 42 583 km, w tym 28 479 km po trasach zamkniętych. Zdobyto rekordową w historii sekcji ilość **407 693 punkty** w Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał R. Bitnera. Wylatano 2 292 godz. 10 min.

Piloci sekcji brali udział w: Szybowcowych Mistrzostwach Polski (5 pilotów) i w zawodach II ligi (6 pilotów). Sekcja była organizatorem II Warszawskich Zawodów Szybowcowych, w których startowało 16 pilotów. Sekcja do końca br. planuje jeszcze rozegranie zawodów w akrobacji szybowcowej, udział w pokazach lotniczych z okazji 40-lecia AW oraz poważne przekroczenie zadań wyszkoleniowych, tak w planie awansu jak i wyczynu. Sekcja brała kilkakrotnie udział w pokazach lotniczych.

SEKCJA SPADOCHRONOWA. Skupia 78 aktywnych skoczków. Pracuje w niej jeden instruktor etatowy — Jerzy Łobodda — i to zaledwie na półetacie. Do III klasy wyszkolono 18 skoczków, do II — 5, do I — 3. Nadano 48 uprawnień wyszkoleniowych. W omawianym okresie wykonano 1 820 skoków, czym poważnie przekroczono tegoroczne plany. Do końca roku planuje się wykonanie łącznie 2 000 skoków. Tak duża ilość skoków jest też precedensem w AW. Skoczkowie sekcji ustanowili w br. 2 rekordy Polski.

Przedstawiciele sekcji brali udział w następujących zawodach: O Puchar Zatoki Gdańskiej, III Warszawskich Zawodach Spadochronowych (organizator — AW), II Zawodach o Puchar Zalewu Zegrzyńskiego (organizator — AW), O Błękitną Wstęgę Odry, Mistrzostwach Polski Juniorów i Seniorów. Członkowie sekcji skakali na Stadion X-lecia i brali wielokrotnie udział w pokazach lotniczych.

W pracy sekcji podkreślić należy aktywny udział instruktorów społecznych: L. Jeskego, R. Lenartowicza, P. Pogorzelskiego, M. Szugzdy i innych.

Zdzisław Dudzik

★

Tegoroczny bilans Filii Aeroklubu Warszawskiego przy 1 plm „Warszawa" za okres 15 maja — 20 sierpnia br. przedstawia się następująco:

Sekcja Szybowcowa. Stan sekcji — 29 pilotów, w tym 10 z II klasą wyszkolenia i 19 z III klasą. Sekcja dysponuje jednym samolotem CSS-13 i 4 szybowcami („Bocian", „Mucha-100A", „Lis", „Sroka"). Wykonano 274 loty szybowcowe w czasie 243 godz. 22 min. i przeleciano 1 650 km po trasach zamkniętych i nawigowanych. Uzyskano następujące ilości poszczególnych uprawnień: 7 — laszowanie na nowe typy, 1 — zabieranie pasażerów, 3 — hol za samolotem, 1 — III klasa, 1 — II klasa, 1 — akrobacja podstawowa, 3 — przewyższenia warunkowe 1 000 m, 4 — warunki czasowe do srebrnej odznaki, 3 — srebrne odznaki szybowcowe.

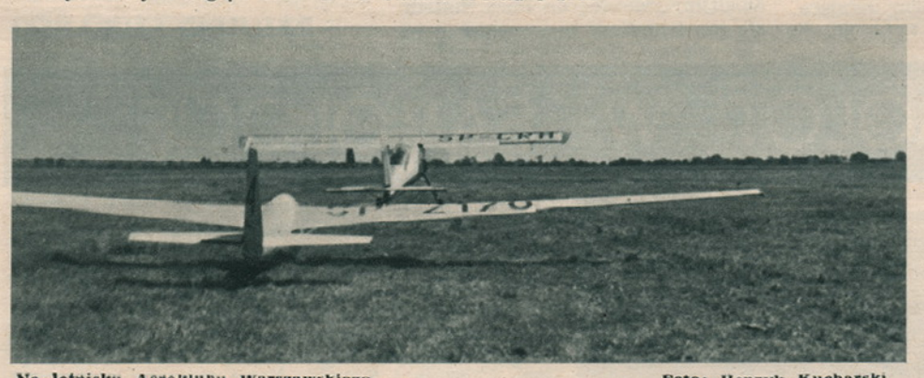
Na obóz LPW I stopnia skierowano 2 kandydatów, 1 członek sekcji zdał egzamin do WOSL, a tym samym dostał się na szkolenie LPW II stopnia. Ponadto 2 pilotów sekcji uzyskało licencje pilota szybowcowego, a Tadeusz Kostka uprawnienia instruktora szybowcowego. Dwie spadochroniarki Filii rozpoczęły szkolenie szybowcowe.

Instruktorami sekcji są: Tadeusz Stankiewicz i Eugeniusz Stawski, posiadający uprawnienia instruktorskie I klasy.

Pilotami samolotowymi z uprawnieniem do holowania są: Tadeusz Stankiewicz, Eugeniusz Stawski, Romuald Kurczewski i Tadeusz Kostka.

Sekcja spadochronowa. Pod kierownictwem instruktora Lecha Jeske wykonano w dniach 15 maja — 2 lipca 130 skoków, głównie z samolotu CSS-13. Na cel ten zużyto 23 godziny resursu samolotowego. Sekcja liczy 15 aktywnych członków. O przyjęcie do sekcji stara się dalszych 35 osób. Niestety, podania tych osób nie mogą być rozpatrzone pozytywnie z powodu braku sprzętu i możliwości szkolenia.

(KH)



Na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego. Foto: Henryk Kucharski

DO i OD REDAKTORA

Do wspomnień o Jerzym Bajanie

Szanowny Panie Redaktorze! Artykuł Rajmunda Kulińskiego „O Jerzym Bajanie", oparty na wspomnieniach Gustawa Pokrzywki, przeczytałem z dużym zainteresowaniem. Pozwalam sobie uzupełnić te wspomnienia o jeszcze jeden nie znany zapewne szczegół. Gustaw Pokrzywka wspomina o tym, że Bajan życzył sobie, aby na okolicznościowym medalu, wydanym z okazji zwycięstwa w Challenge'u 1934 r. umieścić sylwetkę mechanika samolotu RWD-9. Otóż podobny medal, wykonany jedynie w 2 egzemplarzach, otrzymał Bajan od Rady Miejskiej miasta Lwowa. W czasie działań wojennych wiele pamiątek, a wśród nich i wspomniany medal, zaginęło. Świetny rysownik, popularyzator lotnictwa Feliks Pawłowicz po zakończeniu wojny zamieszkał w Szczecinie, gdzie przypadkowo w jednym z poniemieckich mieszkań znalazł lwowski medal Bajana. Zapewne jeden z hitlerowskich „kolekcjonerów" cudzej własności przesłał do rodzinnego Szczecina zagrabiony w Polsce medal. F. Pawłowicz opowiadał mi, że odnaleziony medal wysłał Bajanowi do Londynu za pośrednictwem poczty oraz Wojdy i zdaje się Jerzego Cynka. Bajan w serdecznym liście podziękował znalazcy za medal, który był dla niego cenną pamiątką minionych lat i sukcesów lotniczych. Tyle o medalu.

Pragnę sprostować jeszcze zauważone w artykule R. Kulińskiego nieścisłości. Po pierwsze: Jerzy Bajan startował w Challenge'u 1932 r. jako zawodnik, a więc nie był szefem ekipy polskiej. Szefem tej ekipy był mjr pil. Adam Wojtyga (błąd w podpisie pod zdjęciem przy P-11). Po drugie: w artykule czytamy: „W Challenge'u 1930 roku lecieliśmy na RWD-5" (?). To należy sprostować, jako że w tych zawodach Bajan startował na samolocie RWD-4 (znaki rejestracyjne SP-ADM — Nr konkursowy P2). Na tym samym egzemplarzu RWD-4 startował Bajan w Międzynarodowych Zawodach w Zagrzebiu (1931), gdzie w konkursie akrobacji zajął I miejsce. Pokonał w tym konkursie Jugosłowian, Czechów i Anglików z ich asem atutowym Watt'em na czele. Ten sukces Bajana świadczy najdobitniej o tym, jakiej klasy był pilotem. RWD-4 był samolotem turystycznym, absolutnie nie przystosowanym do akrobacji. Bezbłędny, opanowany do perfekcji pilotaż, może coś w rodzaju dodatkowego szóstego zmysłu, pozwalały na tego rodzaju sukcesy.

Bajan był pilotem wszechstronnym, w całym tego słowa znaczeniu, doceniał sprzęt i wierzył w jego niezawodność. Ale przede wszystkim wymagał wiele od siebie, wytrwałą pracą i przemyślanym, rozumnym treningiem zdobywał sukcesy, które zapewniły lotnictwu polskiemu trwałe miejsce w historii. Te cechy charakteru, nie wszystkim nam niestety dostępne, stawiają Bajana w rzędzie ludzi naszego lotnictwa, z których przykład powinni brać młodzi piloci.

Z poważaniem

E. Haniszewski

BIULETYN AEROKLUBU PRL

NR 427

Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zatwierdził następujące wyczyny jako rekordy krajowe:

REKORD OGÓLNY

KLASA D — II (szybowce wielomiejscowe)

Odległość przelotu docelowo-powrotnego

Jan Wróblewski, z pasażerem **Bogusławem Węgierskim** (Aeroklub Bydgoski), na szybowcu typu Bocian SP-1362, na trasie: Bydgoszcz — Piastów — Bydgoszcz, dnia 6.7.1967 r. **563 km**

REKORD KOBIECY

KLASA D — I (szybowce jednomiejscowe)

Adela Dankowska (Aeroklub Poznański), na szybowcu typu Foka SP-2419, na trasie: Pawłowice — Kielce — Pawłowice — Leszno, dnia 6 lipca 1967 roku **591,6 km**

KLASA G I

(skoki spadochronowe pojedyńcze)

Celność skoku z wysokości 600 m z opóźnionym otwarciem spadochronu — Dzień

Bożena Muszkiet (Aeroklub Łódzki), Łódź, dnia 8.05.1967 r. **0,87 m**

Celność skoku z wysokości 1000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu — Dzień

Janina Zwierzchowska (Aeroklub Wrocławski), Wrocław, dnia 12.7.67 r. **0,54 m**

Celność skoku z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu — Noc

Krystyna Kotlarek (Aeroklub Łódzki), Łódź, dnia 27.5.1967 r. **3,62 m**

KLASA G — II

(skoki spadochronowe grupowe)

Celność skoku z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronów — Noc

Grupa 3 osoby

Krystyna Kotlarek, Bożena Muszkiet, Maria Puchar, (Aeroklub Łódzki), Łódź, dnia 4 czerwca 1967 roku **4,62 m**

Celność skoku z wysokości 600 m z opóźnionym otwarciem spadochronu Dzień

Grupa 3 osoby

Krystyna Kotlarek, Bożena Muszkiet, Maria Puchar, (Aeroklub Łódzki), Łódź, dnia 4 czerwca 1967 roku. **3,50 m**

REKORDY OGÓLNE

KLASA G — I

(skoki spadochronowe pojedyńcze)

Celność skoku z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu — Dzień

Jerzy Dudek (Aeroklub Podkarpacki), Krosno, dnia 30.6.67 r. **0,30 m**

Celność skoku z wysokości 600 m z opóźnionym otwarciem spadochronu Dzień

Bożena Muszkiet (Aeroklub Łódzki), Łódź. dnia 8.05.1967 r. **0,87 m**

Eugeniusz Hilczer (Aeroklub Jeleniogórski), Jelenia Góra, dnia 25.07.1967 r. **0,20 m**

Celność skoku z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu — Noc

Grzegorz Miliński (Aeroklub Łódzki), Łódź, dnia 27.05.1967 r. **5,15 m**

Wiesław Pawełkiewicz (Aeroklub Kielecki), Masłów, dnia 20.6.67 r. **1,31 m**

Zbigniew Dzius (Aeroklub Podkarpacki), Krosno, dnia 8/9.7.1967 r. **1,10 m**

KLASA G — II

(skoki spadochronowe grupowe)

Celność skoku z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronów — Dzień

Grupa 3 osoby

Jerzy Dudek, Zenon Brongiel, Janusz Wadlewski, (Aeroklub Podkarpacki), Moderówka dnia 5.7.1967 r. **0,46 m**

Celność skoku z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronów — Noc

Grupa 3 osoby

Stefan Czerwonka, Jerzy Dudek, Edward Kulesza (Aeroklub Podkarpacki), Krosno, dnia 8/9.07.1967 r. **1,48 m**

Celność skoku z wysokości 1000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronów — Dzień

Grupa 3 osoby

Stefan Czerwonka, Jerzy Dudek, Edward Kulesza (Aeroklub Podkarpacki), Moderówka, dnia 7.07.1967 r. **0,88 m**

Janusz Osiecki, Ryszard Olszowy, Marian Zapart (Aeroklub Wrocławski), Wrocław, dnia 11.07.1967 r. **0,43 m**

SEKRETARZ GENERALNY
Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej
płk pil. mgr Arnold Juniter

POCZTA LOTNICZA

„JAK-23"

Stefan Kaczorowski — Lublin. Na życzenie podajemy niektóre dane techniczne samolotu myśliwskiego z napędem turboodrzutowym Jak-23, który w latach pięćdziesiątych był na uzbrojeniu naszego lotnictwa.

Rozpiętość — 8,69 m, długość — 8,16 m, wysokość — 3,31 m, powierzchnia nośna — 13,50 m kwadr., ciężar własny — 2 000 kG, ciężar ładunku — 1 350 kG, ciężar w locie — 3 350 kG, prędkość maksymalna — 915 km/h, prędkość przelotowa — 640 km/h, prędkość lądowania — 120 km/h, prędkość wznoszenia — 35 m/s., pułap — 14 800 m, zasięg maksymalny — 1 400 km.

Napęd samolotu stanowił silnik turboodrzutowy ze sprężarką promieniowa (odśrodkową) RD-500 o ciągu 1 600 kG. Silnik zabudowany był w przedniej, dolnej części kadłuba. Zbiorniki główne paliwa umieszczone w kadłubie (łączna pojemność 920 litrów).

Dane techniczne silnika: średnica — 1 090 mm, długość — 2060 mm, ciężar suchego silnika — 581 kG, ciąg statyczny — 1 630 kG, jednostkowe zużycie paliwa — 1,01 kG/kGh, obroty turbiny — 14 700 obr./min. Uzbrojenie: dwa działka szybkostrzelne zsynchronizowane z fotokamerą.

KĄCIK PRZYJACIÓŁ LOTNICTWA

Jola i Basia z Gliwic. Chętnie zamieścimy wasze nazwiska i adresy w Kąciku Przyjaciół Lotnictwa „Iskra" pod warunkiem jednak, że podacie je nam (nazwiska i adresy) w pełni i dokładnie.

Przy okazji przypominamy wszystkim zainteresowanym korespondencją z przyjaciółmi z kraju i z zagranicy na tematy lotnicze, że pisząc do naszej redakcji w tej sprawie powinni pamiętać o podaniu pełnego nazwiska i imienia oraz dokładnego adresu zamieszkania.

WOJSKOWA AKADEMIA TECHNICZNA

Stanisław Strzelecki — Kielce, Jan Kroczek — Pabianice, Stefan Cieślak — Toruń. Na życzenie podajemy kilka ogólnych informacji o warunkach przyjęcia na studia w Wojskowej Akademii Technicznej.

Wojskowa Akademia Techniczna im. Jarosława Dąbrowskiego jest wyższą szkołą wojskową, w której kształcą się przyszli inżynierowie naszych Sił Zbrojnych. Wśród wielu kierunków, jakie studiować można w WAT, znajdują się również kierunki związane z lotnictwem.

O przyjęcie do WAT ubiegać się mogą kandydaci spośród młodzieży cywilnej i wojskowej, którzy odpowiadają m. in. następującym wymaganiom: obywatelstwo polskie, stan wolny, nie przekroczony 23 rok życia, świadectwo dojrzałości.

Kandydatów spoza wojska, po złożeniu egzaminu wstępnego i zakwalifikowaniu na studia, obowiązuje odbycie skróconego (do 10 miesięcy) okresu zasadniczej służby wojskowej w charakterze ochotników.

Podania i ankiety o przyjęcie na uczelnię należy składać we właściwych, według miejsca zamieszkania, powiatowych sztabach wojskowych (WKR), a kandydaci z wojska składają je u dowódcy jednostki wojskowej w której pełnią służbę.

Kandydaci uczęszczający do ostatnich klas licealnych mogą przedstawić odpowiednie zaświadczenie szkoły o dopuszczeniu do egzaminów dojrzałości wraz z odpisami świadectw ukończenia 9 i 10 klasy liceum ogólnokształcącego lub równorzędnych klas innych szkół. Świadectwo dojrzałości lub dyplom należy wówczas przedstawić przed przystąpieniem do egzaminu wstępnego, badań psychotechnicznych i próby sprawności fizycznej.

Termin składania podań upływa na ogół dopiero z dniem 15 kwietnia. Szczegółowych informacji o warunkach przyjęć i studiów jak również o samym egzaminie udzielają wszystkie powiatowe sztaby wojskowe (WKR-y).

ZBIERAMY ZNACZKI

JAPONIA. Wydano tu znaczek w celu upamiętnienia linii lotniczej wokół Ziemi Tokio — San Francisco — Honolulu. Znaczek ten o wartości nominalnej 15 yen przedstawia mapę z oznaczoną linią lotniczą i samolot.

★

KOREAŃSKA REPUBLIKA LUDOWO-DEMOKRATYCZNA. Reprodukujemy ostatnio wydaną tu serię kosmiczną. Znaczki o wartościach nominalnych 5, 10, 40 jun przedstawiają spacer kosmiczny, lądowanie na Księżycu oraz satelitę kosmicznego.

★

LIBERIA. W skład serii złożonej z 3 znaczków wydanych z okazji zlotu skautów wchodzi znaczek zaliczony do tematyki kosmicznej. Jest to mianowicie znaczek za 40 c, przedstawiający skauta, astronautę i satelitę. Identyczny rysunek umieszczony jest również na bloku znaczkowym o wartości nominalnej 50 c.

★

TOGO. Wydano tu serię, złożoną z 8 znaczków, upamiętniających wystrzelenie pierwszego francuskiego satelity. Znaczki przedstawiają kolejno za 5 i 40 fr — satelitę D1; za 10 i 25 fr — satelitę A1; za 15 i 90 fr — satelitę FR1 oraz za 20 fr i lotniczy za 50 fr — rakietę „Diamant".

★

WYBRZEŻE KOŚCI SŁONIOWEJ. Z okazji „Dnia znaczka" wydano tu znaczek o wartości nominalnej 30 fr, przedstawiający wodnosamolot i łodzie.

BOGUSŁAW KUROWSKI

W lotniczej KSIĘGARNI

„Nocny lot": — Antoine de Saint Exupery. Przełożyli M. Czapska i St. Stępowski. Instytut Wydawniczy PAX, Warszawa 1967. Wydanie V, str. 78. Cena zł 5.

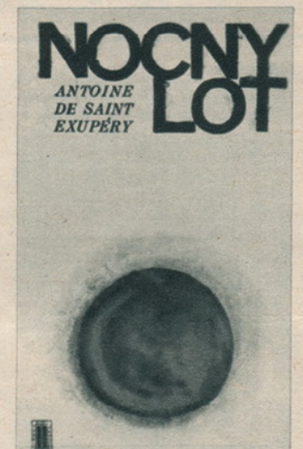
W związku z nowym nakładem popularnej książki Antoine de Saint-Exupery'ego trzeba powiedzieć o nim choć kilka słów. Jak napisał Z. Bieńkowski (we wstępie do wydania z 1957 roku): „Trudno o pisarza bardziej zrośniętego ze swoim zawodem, ze swoim narzędziem pracy jak Saint-Exupery. Samolot nie jest dlań drugim zawodem pisarza. Pisarstwo i latanie, to jedno. Samolot był dlań „pługiem" — jak się wyraził, z niego żył, on był jego narzędziem pisarskim. Był także jego namiętnością, potrzebą, prócz pisarstwa — wszystkim. Już jako pięcioletnie dziecko (ur. 1900 r.) marzy o konstruowaniu. Jako dwunastoletni chłopak otrzymuje chrzest powietrzny. W 1921 roku dostaje cywilne prawo lotu. Od 1925 r. nie rozstaje się już z maszyną. Jest kolejno kierownikiem hangaru w Towarzystwie Lotniczym LATECOERE, pilotem pocztowym na linii Tuluza — Casablanca i Dakar — Casablanca, kierownikiem bazy lotniczej Cab Juby na Saharze w ogniu irredenty, dyrektorem lotniska cywilnego w Buenos Aires, pilotem na linii Casablanca — Port Etienne itd.

Ma kilka bardzo poważnych wypadków lotniczych, z których najgroźniejszy, piąty z kolei, ma miejsce w Gwatemali (1938). Jak mówili koledzy — nie miał jednej kości całej. Zmobilizowany w 1939 r., po usilnych staraniach został przydzielony do słynnego dywizjonu myśliwskiego 2/33. Kampanię francuską 1940 r przeżył w samolocie.

Po okupowaniu Francji udało mu się przez Portugalię wyjechać do Stanów Zjednoczonych. Tam wydał „Pilota wojennego" (książka osnuta na tle doświadczeń dywizjonu 2/33), „List do zakładnika" i „Małego Księcia". Książki te osiągnęły olbrzymie nakłady. Ameryka rozpoznała natychmiast jednego z największych pisarzy świata. Po zajęciu przez sprzymierzonych Algieru Saint-Ex (jak nazywali go koledzy) marzy o powrocie do lotnictwa. Mimo przekroczenia granicy wieku (44 lata) i niedowładu lewej ręki (pozostałość po wypadku lotniczym), dzięki poparciu syna prezydenta Roosevelta powraca do dywizjonu, w którym walczył podczas kampanii 1940 r. Nieuzbrojonym samolotem „Lightning P-38" kilkakrotnie latał nad terytorium Francji na rozpoznanie. Z dosłownie wyżebranego już lotu (był to dziewiąty lot bojowy zamiast zaakceptowanych pięciu), 31. VII.1944 r. nie powrócił do bazy na Korsyce.

„Nocny lot", wydany po raz pierwszy w r. 1931 we Francji, z przedmową Andre Gide'a, odznaczony niebawem popularną nagrodą literacką FEMINA, przyniósł temu wielkiemu pisarzowi, jednocześnie czynnemu pilotowi komunikacyjnemu, ogromny rozgłos. Właśnie od „Nocnego lotu" zaczęła rosnąć sława Saint-Exupery'ego — choć już przedtem (1927) wydał on przychylnie przyjętą przez czytelników książkę „Kurier Południa".

Młodych czytelników powyższych słów należy przestrzec, aby — sugerując się tytułem — nie przypuszczali, że jest to książka typowo przygodowa. Owszem, są tam i przygody i życie lotnictwa komunikacyjnego i loty nocne — ale jest to wszystko raczej tłem dla rozważań znacznie głębszych. Jak napisano o Saint-Exuperym. „Maszyna unosząca go w ciemnościach, w pustyniach przestrzeni nauczyła go wartości związków ludzkich, tych jedynych wartości, które nie zawodzą".



Nowe wydanie książki tego jedynego w historii lotnictwa wielkiego pisarza o światowej sławie i zarazem znakomitego, aktywnego do ostatniego momentu życia pilota, rozejdzie się na pewno tak samo szybko jak wszystkie poprzednie.

Okładkę projektowała Elżbieta Murawska.

J. Kownacki

WKŁ

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale—FAI

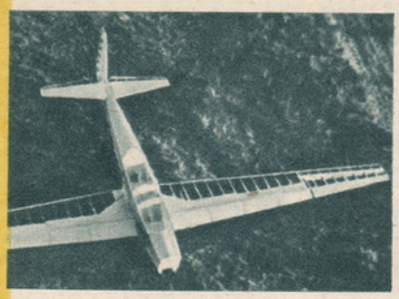
Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8.
Telefon: 27-33-78

Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ. **Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 30 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 7536 T-52**

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

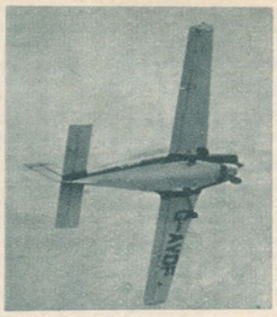
RF-5



Dwumiejscowy francuski słabosilnikowy samolot sportowy RF-5 o cechach szybowca, konstrukcji René Fourniera, znajduje się w ostatniej fazie budowy. Rozpiętość płatowca 14 m, długość 7,80 m, ciężar własny 340 kG, ciężar całkowity 500 kG. Osobliwością konstrukcyjną są składane końcówki skrzydeł (na długość lotek), co umożliwia przechowanie płatowca nawet w garażu.

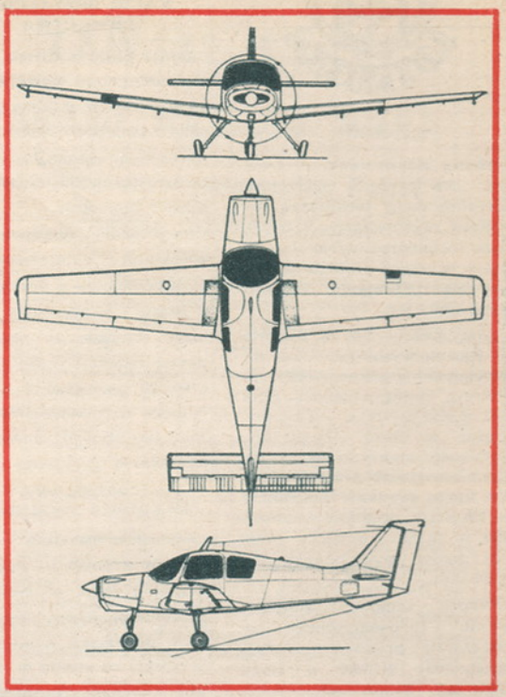
BAC-111-500

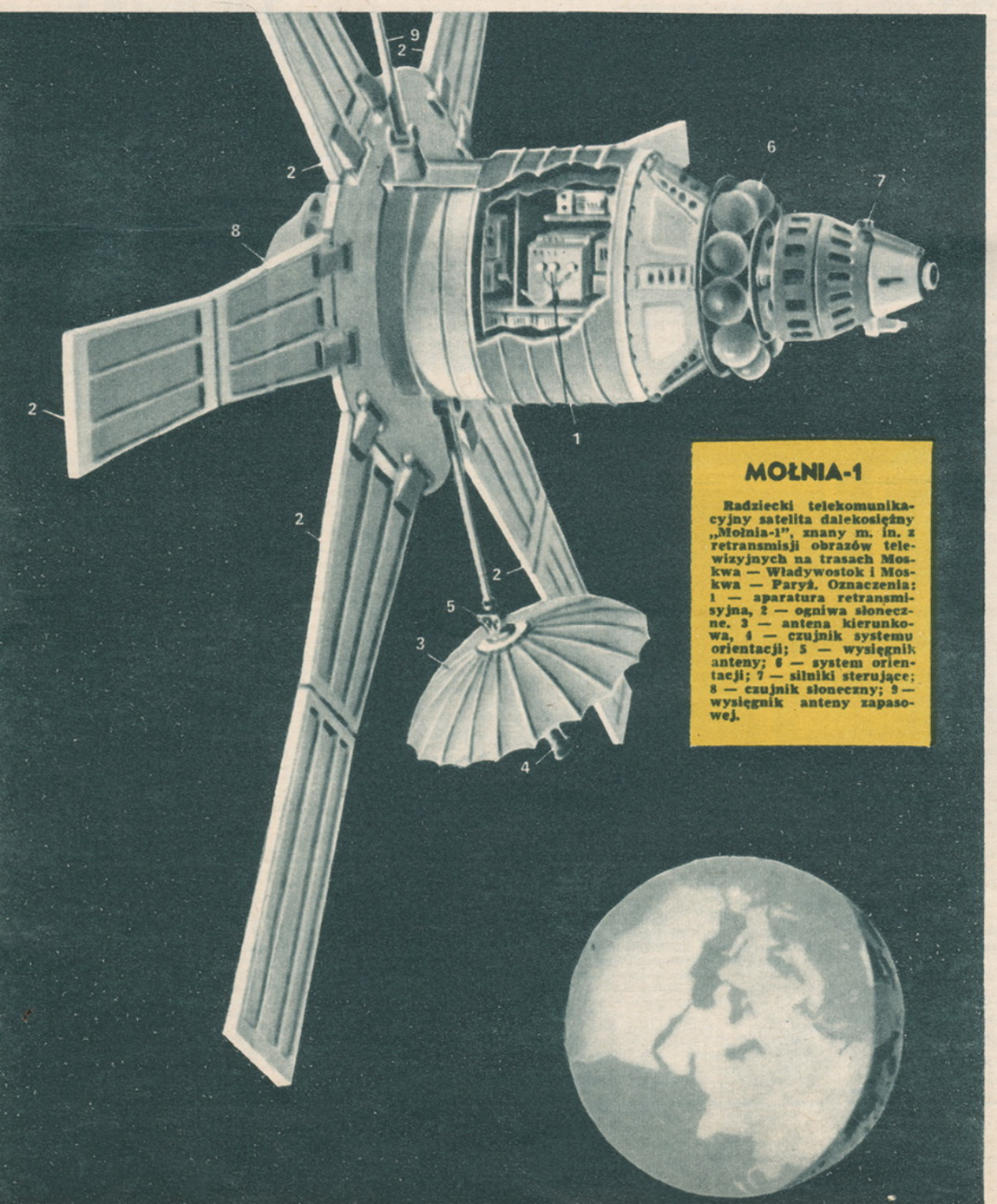
BAC 111—500 to prototyp brytyjskiego samolotu komunikacyjnego. Oblatano go w końcu czerwca br. Samolot ten powstał na zamówienie towarzystwa lotniczego BEA, które zakupiło już 18 maszyn BAC-500. Wejście na krótkie trasy planowane jes zimą 1968/69, BAC-500 zabiera 99 pasażerów i jest dalszą wersją rozwojową BAC-111, z przedłużonym kadłubem o 4,12 m.



BEAGLE „PUP"

Nowy brytyjski samolot sportowy o stałym, trójkołowym podwoziu, nawiązuje do tradycji angielskich maszyn tak modnych w latach 30-tych. Z silnikiem 100—150 lub 180 KM „Pup" rozwija prędkości przelotowe: 170 — 219 — 237 km/h, a zasięg wynosi od 963 do 1 223 km. Rozpiętość 9,45 m, długość 6,93 m, ciężar własny 440 kG (w wersji z najsłabszym silnikiem 100 KM), a ciężar całkowity 440 kG. „Pup" zabiera na pokład 3—4 osoby.





MOŁNIA-1

Radziecki telekomunikacyjny satelita dalekosiężny „Mołnia-1", znany m. in. z retransmisji obrazów telewizyjnych na trasach Moskwa — Władywostok i Moskwa — Paryż. Oznaczenia: 1 — aparatura retransmisyjna, 2 — ogniwa słoneczne, 3 — antena kierunkowa, 4 — czujnik systemu orientacji; 5 — wysięgnik anteny; 6 — system orientacji; 7 — silniki sterujące; 8 — czujnik słoneczny; 9 — wysięgnik anteny zapasowej.

BRAZYLIA BUDUJE

Brazylia nie tylko „produkuje" kawę, ale i statki powietrzne. Niżej zestawiamy kilka najbardziej popularnych konstrukcji, które powstały w ojczyźnie pioniera lotnictwa Santos-Dumonta. Od góry: NEIVA IPD-6201 „Universal" — samolot dwumiejscowy; NEIVA „Regente" — limuzyna czteromiejscowa; szybowiec NEIVA-B oraz budowany aktualnie 7—9-osobowy samolot transportowy IPD-PAR 6504 o prędkości przelotowej około 430 km/h.